11e Année ▱ N° 463 — 50 Centimes — 3 Août 1907 ▱ Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : **Le Circuit des Ardennes**

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ‹
90, Av. des Champs-Elysées ▱ Paris

PARIS A LA MER

Le vainqueur, Tellier, rentre dans le Port de Trouville

(Voir pages 80 et 81)

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTÉ

Le Thé Mexicain du Dr Jawas

L'obésité altère la santé détruit la beauté et vieillit avant l'âge : si vous voulez rester toujours jeune et mince, prenez du Thé Mexicain du Dr Jawas et en quelques semaines vous maigrirez sûrement et lentement, sans aucun danger pour la santé.
C'est une véritable cure végétale, dépurative et absolument inoffensive.

SUCCÈS CONSACRÉ

Se méfier des Contrefaçons

Prix de la Boîte 5f, les 6 Boîtes 28f, fco cre mdat; dans tes Pharmacies
Dépôt : *Pharmacie Vivienne*, 16, Rue Vivienne, Paris

Amateurs Photographes

DEMANDEZ LE RÉGLEMENT DU

CONCOURS

organisé par les Cycles et Automobiles

GLADIATOR

A l'occasion des Vacances — Prix magnifiques

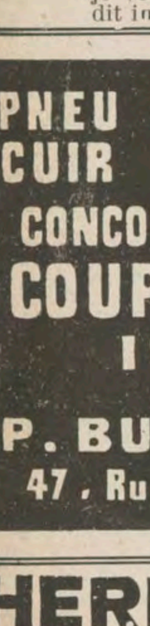
Usines "Gladiator" == Pré-Saint-Gervais (Seine)

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)	TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Cadolle	1er Contant
4e Georget	4e René
5e Aucouturier	
sur bicyclettes.	*sur motocyclettes légères 38 kgs.*

4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS



FINE-HENDAYE

★ Izarra

Liqueur exquise des BASQUES

GRATTAU

Hendaye (B.-P.).

"LE RECORD LONDRES-MONTE-CARLO"

Vient d'être battu deux fois sur

LES NOUVEAUX PNEUS CUIRASSE ARMEE

DUNLOP

"Qui pour leur coup d'essai ont fait un coup de maître"

OPINION DES CHAUFFEURS qui les emploient

LES CHAINES RAFER

POUR AUTOMOBILES SONT SUPÉRIEURES

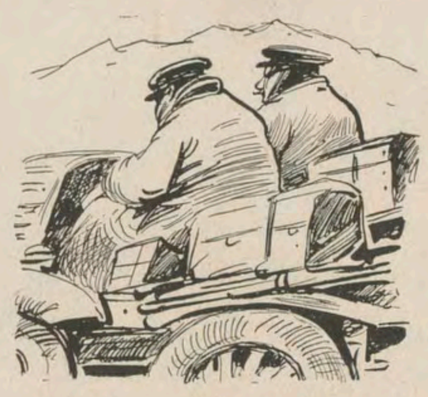
EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers)

La Semaine Comique, par Henriot.

— Combien coûte le « Gaulois ? »
— Quinze centimes...
— Mais je ne vous parle pas du journal... je vous parle des pneus que tout le monde dit increvables?

— Isidore, c'est épatant... je flotte sans m'enfoncer dans l'eau, des heures entières!
— Essaie donc de traverser le Pas de Calais à la nage.

— Oui, monsieur, j'ai fait toute seule a pied dans la montagne un raid de 165 kilomètres.
— Et vous n'avez pas crevé une seule fois? c'est épatant!



Souvenirs du voyage Pékin-Paris.
— Les routes deviennent impraticables absolument.
— On voit bien que nous sommes maintenant dans des pays civilisés.

PNEU CUIR **VULCAN**

CONCOURS DU BANDAGE 1905

COUPE DU MATIN

1er PRIX

P. BUCHILLET & Cie

47, Rue St Ferdinand, PARIS

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !! le Savon VIBERT FRÈRES et comme il porte bien son nom !!!

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament qu'en se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir.*

VIBERT FRÈRES, PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux Dragées de THYROÏDINE BOUTY *votre taille restera ou redeviendra svelte*

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat-poste
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

CYCLES & MOTOCYCLES Toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES Toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

A L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS

(CATALOGUE FRANCO)

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig

PNEU CUIR SAMSON

ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE

10, rue François Ier, Paris

Ad. télég. PNEUSSAM — *Téléph.* 544-33

AUTOMOBILES

MOTOBLOC

SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX

à PARIS EN 1906

DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION 8 · RUE LAFAYETTE · 8

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

3 Août 1907 — N° 463
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

Photographie de notre envoyé spécial

LE CIRCUIT DES ARDENNES — MOORE BRABAZON AU VIRAGE DE LONGLIER

Le Circuit des Ardennes a été l'occasion d'une victoire sans précédent pour les Minerva. *Moore Brabazon s'est classé premier dans la première journée, formule de la Coupe de l'Empereur, couvrant les 600 kilomètres en 6 h. 14 m. 5 s., soit une moyenne de 96 kil. 240 à l'heure. Les trois premiers ont terminé en 80 secondes. Ils montaient des voitures* Minerva *munies de pneumatiques* Englebert. *Moore Brabazon se classait second, le surlendemain, dans la Coupe Liedekerke (cylindrée de 3 litres 750) couvrant les 514 kilomètres en 6 h. 40 m. 11 s., moyenne à l'heure 77 kil. 130 m. également sur voiture* Minerva, *pneumatiques* Englebert.

(Voir l'article pages 74 à 76)

LE CIRCUIT DES ARDENNES

Quoique le nombre des concurrents ait été trés restreint dans la catégorie libre, le meeting des Ardennes n'en a pas moins présenté un vif intérêt

RENDONS grâce au Congrès d'Ostende qui nous a, enfin, doté d'une réglementation unique Nous n'assisterons plus à ce spectacle compliqué et regrettable de trois journées de courses disputées sur un même parcours par des voitures construites pour satisfaire à des données différentes.

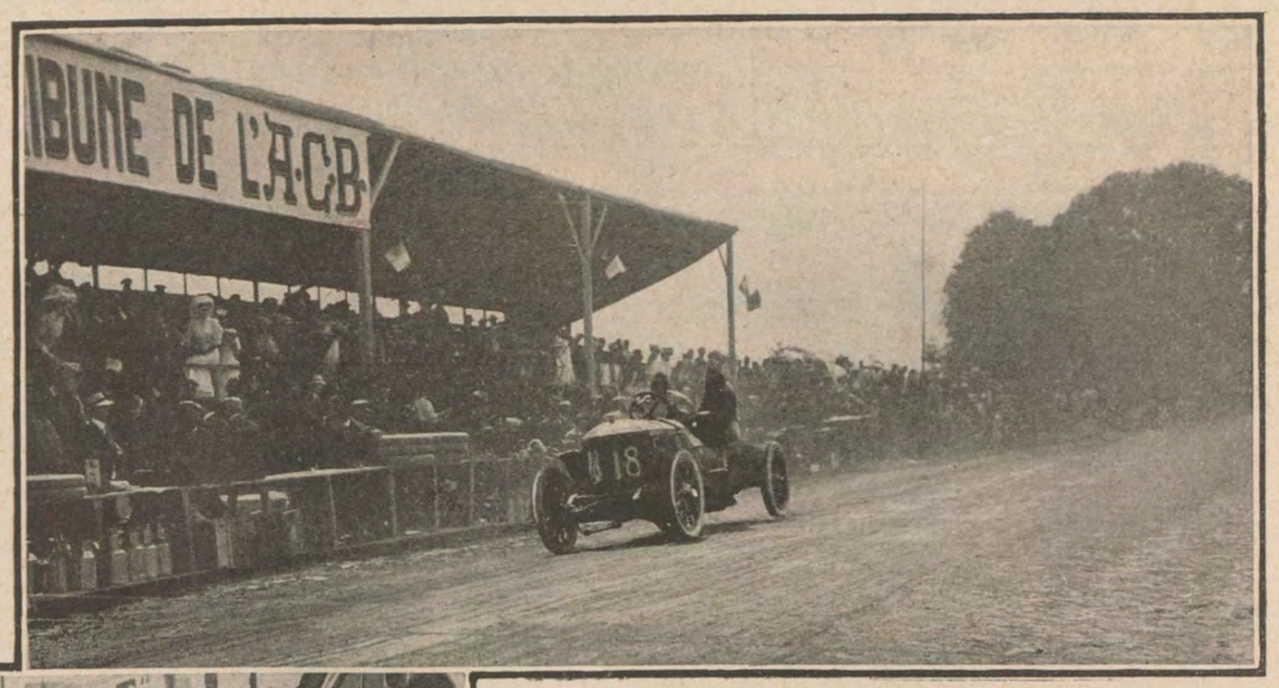
Tel est le spectacle que nous a donné le Circuit des Ardennes. Il n'en faudrait pas conclure, pour cela, qu'il fut dépourvu d'intérêt, encore que les voitures françaises l'aient à peu près délaissé. Un fait domine ces trois journées : c'est la venue au monde des courses d'une nouvelle marque belge, la Minerva qui s'est signalée par un coup de maître. Dans la première journée, formule du Taunus, elle emportait les trois premières places avec Moore Brabazon, Kooloven et Lee Guinness qui arrivaient en moins d'une minute et demie. Dans la Coupe de Liedekerke, Porlier et Brabazon se classaient premier et second à 35 secondes de distance, enfin dans les motocyclettes, trois Minerva prenaient encore les trois places dans la cylindrée d'un litre C'est un succès sans précédent dans l'histoire du sport et dont doit bénéficier également le pneumatique Englebert qui était monté sur tous les véhicules.

Il est juste d'ajouter que leurs plus redoutables adversaires dans la première journée, les Pipe, ont été victimes d'une série de malechance. Hautvaast qui tenait la tête dans les deux premiers tours, a culbuté au troisième. Jenatzy et Deplus ont fait de même. Rien de bien grave, heureusement, mais, en tout état de cause, Guinness a fait deux fois le meilleur temps, au second et au troisième tour, ce dernier couvert en 47 m. 59 s., soit une moyenne de 107 kil. 180 à l'heure.

Les Minerva présentent divers points de construction tout particuliers, entre autres un moteur déaxé au huitième digne d'attirer l'attention.

Hanriot a fait une très belle course. Distancé au premier tour, il est revenu peu à peu finir quatrième à deux minutes du premier.

Disons tout de suite que dans les motocyclettes, Peugeot et Griffon ont bien défendu les couleurs françaises et

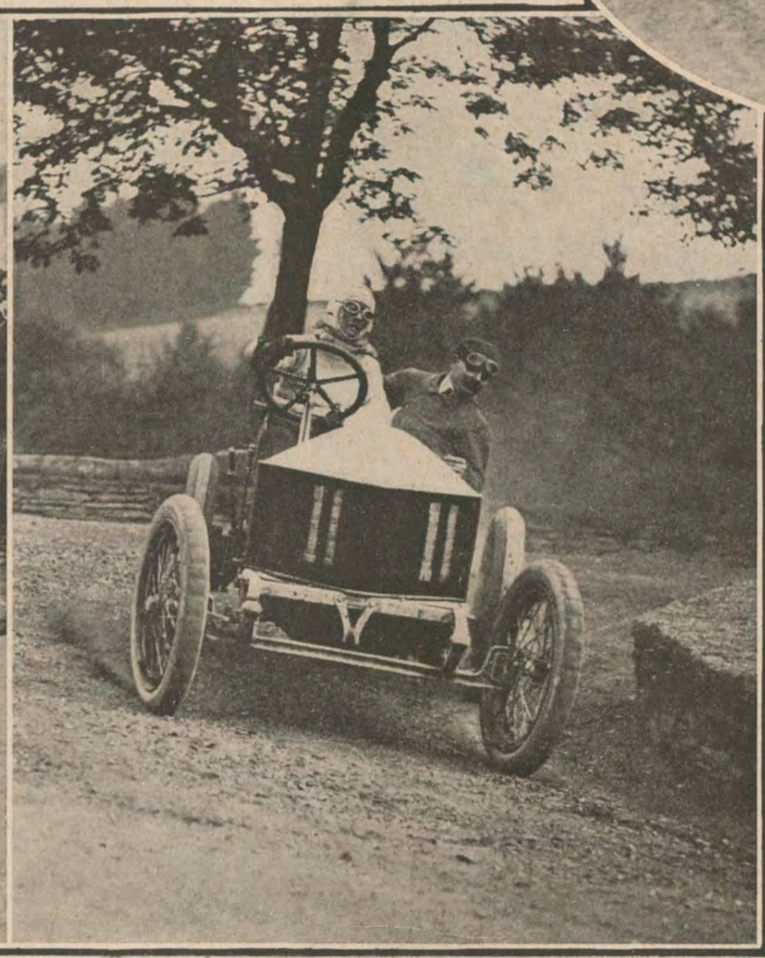


L'Arrivée de Moore Brabazon.
Moore Brabazon a gagné le Circuit des Ardennes, formule de la coupe de l'Empereur, couvrant les 600 kil. en 6 h. 14 m. 1 s., moyenne 96 kil. 240, sur voiture Minerva, *pneus* Englebert. *Il s'est classé second dans la coupe de Liedekerke.*

Un Passage de Porlier.
Porlier a gagné la coupe de Liedekerke couvrant les 514 kil. en 6 h. 40 m. 11 s., moyenne 77 kil. 130 sur voiture Minerva, *pneus* Englebert.

Hautvaast vire à Bastogne.
Le gagnant de la Coupe de l'Empereur a tenu la tête pendant les deux premiers tours de la première journée et a été mis hors de course au troisième tour.

Pendant la Course.
Le baron Pierre de Crawhez, le grand organisateur du meeting cause avec le Dr Feignart, un sportsman belge.



Lee Guinness à Longlier
Le coureur anglais a terminé 3e en 6 h. 15 m. 24 s. dans la 1re journée sur Minerva *et 2e dans la Coupe de Liedekerke sur* Darracq, *pneus* Dunlop.

LE CIRCUIT DES ARDENNES

LE BARON DE CATERS AU VIRAGE DE LONGLIER

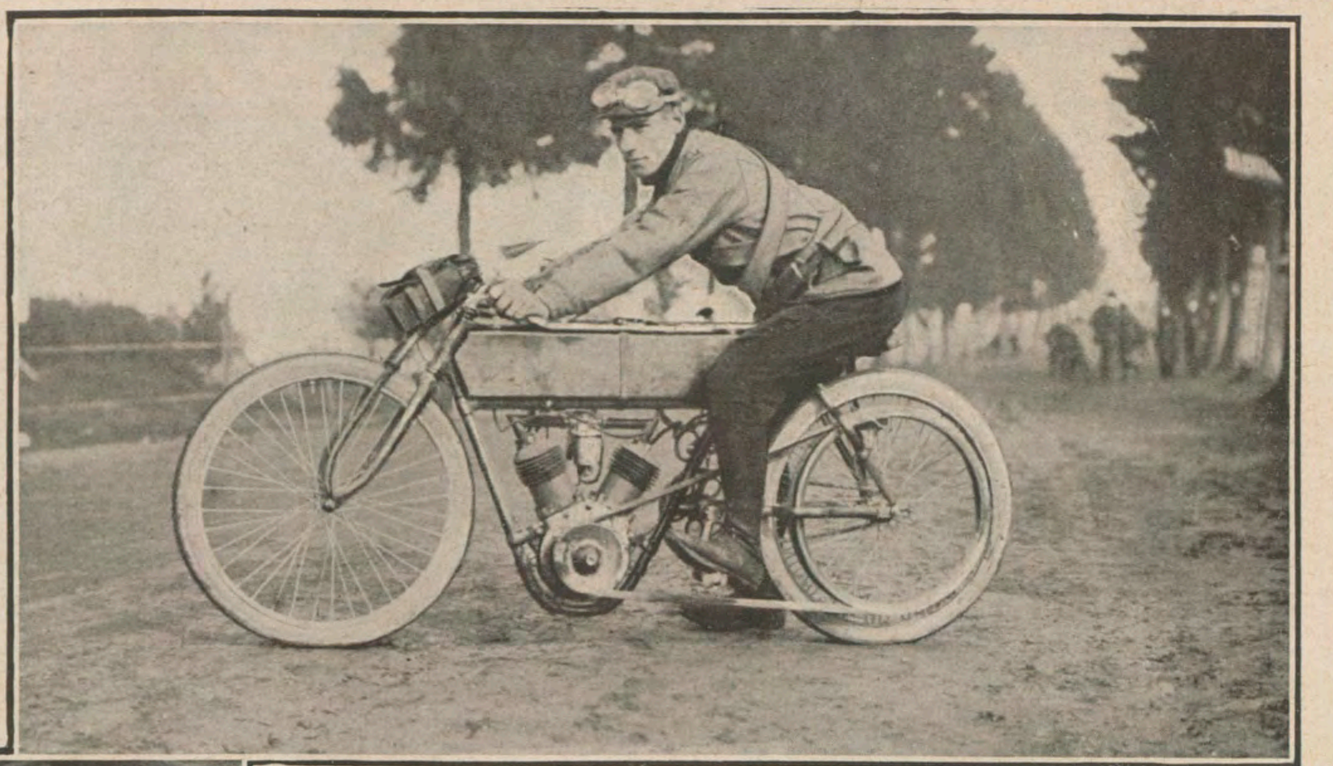
Le baron de Caters, sur voiture Mercédès, *pneus* Dunlop, *a remporté la victoire dans le circuit des Ardennes, formule libre. Il a fait le parcours de 600 kilom. en 6 h. 29 m. 10 s., soit à une moyenne de 92 kilom. 500 à l'heure. Le circuit des Ardennes couru six fois est revenu pour la quatrième fois cette année à un gentleman, les précédents furent Jarrott, de Crawhez et Heath. La victoire de Pierre de Caters a été accueillie très favorablement par tous les sportsmen, heureux d'applaudir ce brillant et sympathique conducteur.*

que le premier nommé, sans une chûte de Péan, aurait probablement fait le meilleur temps et hâtons-nous de passer à la troisième journée qui fut, hélas ! autrefois la grande journée et qui devait voir le triomphe de la formule libre. Elle vit plutôt sa déchéance. C'en est fait de la liberté ! Félicitons-nous qu'elle soit morte.

L'absence de la plupart des grandes maisons, le forfait de Lorraine-Dietrich et de Bayard-Clément, laissait en présence les Mercédès de Jenatzy et de Caters et la Darracq de Guinness. On sait que le baron de Caters l'a emporté de haute lutte. Félicitons le sympathique sportsman de son succès. Ce fut sa première grande victoire. Il la méritait bien. Tous ses amis y applaudiront avec nous.

Cela dit, nous ne pourrons nous empêcher de comparer les chiffres. La voiture de la Coupe de l'Empereur fait une moyenne de plus de 96 à l'heure, celle de de Caters atteint 90 kil. 500. La première est certainement moins puissante que la seconde.

Si l'on en tirait une conclusion immédiate, elle serait ridicule. N'oublions pas que la voiture de



Contant.

Gagnant de l'épreuve de vitesse en 2 h. 24 m. 14 s., moyenne 71 kil. 313 sur pneus Dunlop.

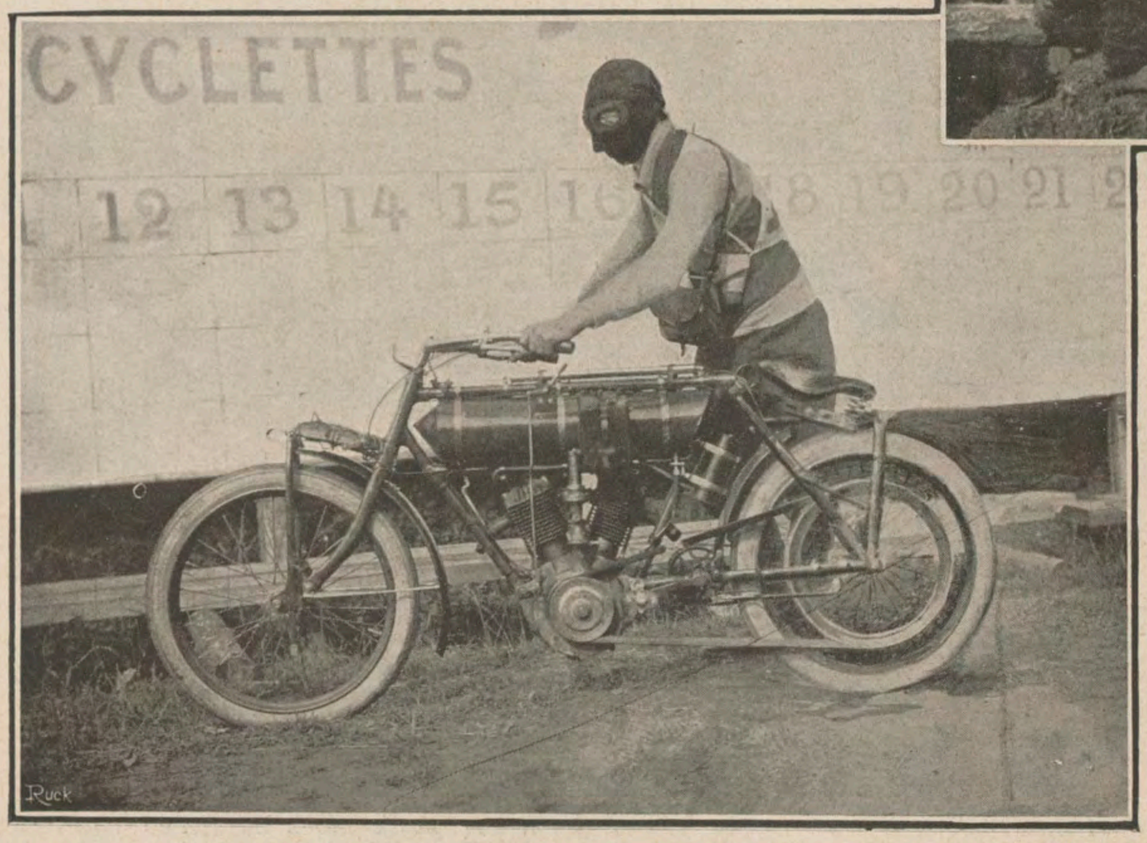
Giuppone au ravitaillement.

Premier de la catégorie tiers de litre en 2 h. 51 m. 53 s., moyenne 59 kil. 840 sur motocyclette Peugeot.

Guinness qui fait, là, du 90 avait dépassé 105 sur le Circuit de Dieppe, autrement moins rapide que celui de Bastogne. Il y a à cela une double raison : le changement de conducteur, la dureté du sol qui a causé de nombreux changements de pneumatiques, les mauvaises transformations du carburant en énergie. Quelque habiles que soient les gentlemen, et, certainement, il n'y a pas

Bucquet interviewé par de Beukelaer.

Bucquet gagne la catégorie vitesse, motos de moins de 50 kil. en 2 h. 30 m. 10 s., moyenne 68 kil. 650 sur motocyclette Griffon.



Peteers.

Gagnant de la catégorie du litre en 2 h. 37 m. 38 s., moyenne 65 kil. 400 sur motocyclette Minerva *pneus* Englebert.

un professionnel qui conduise avec plus d'assurance d'autorité que de Caters, il leur manque toujours au moment critique cette imprudence qui fait gagner quelques secondes à un virage. Si audacieux qu'il soit, le conducteur qui court pour son plaisir donnera un coup de frein, là, où celui qui voit, à l'arrivée, quelques dizaines de mille francs de plus ou de moins à gagner, l'avenir de sa vie, la joie de sa famille, virera sur deux roues au risque d'aller dans le fossé.

Tous les moteurs avaient été calculés pour dépenser moins de 30 litres d'essence aux 100 kilomètres à Dieppe. On leur en a donné sans limite à Bastogne, le rendement a été moindre ; les moteurs ont souffert d'indigestion Il ne suffit pas de changer un gicleur, sans modifier en même temps les autres conditions du moteur. Le problème est plus complexe.

Et voilà qui prouve une fois de plus de la nécessité d'un règlement unique. De pareilles interversions de forme ne devraient se rencontrer que sur les hippodromes.

C. Faroux.

Le Criterium de France et la Coupe de la Presse

L'épreuve d'endurance organisée par l'Automobile Club de France et qui a commencé hier se terminera le 6 août par une course de vitesse

Le Marquis de Dion.
Président de la Commission des Concours, le promoteur du Critérium de France.

La troisième grande épreuve qui figure au calendrier de l'Automobile Club de France a commencé hier. Ainsi se terminera ce programme parfaitement conçu, dans chacune des trois parties duquel, les trois types de construction automobile auront été tour à tour les héros. Les poids lourds, avec le concours des camions militaires, les voitures de vitesse avec le Grand Prix de l'A. C. F., les voitures de tourisme avec le Criterium de France et la Coupe de la Commission Sportive.

L'Enseignement du Concours

Il serait ingrat de dire que cette épreuve est la première qui soit offerte aux voitures de tourisme. De nombreux Automobile Club de province ont organisé depuis plusieurs années des Coupes qui ont eu un certain succès ; la Coupe d'Auvergne, la Coupe des Pyrénées ont laissé, elles aussi, leur trace dans l'histoire de l'automobile. Mais c'est la première fois que nous voyons en France un concours de cette envergure et organisé avec la compétence technique et la haute autorité sportive de l'Automobile Club de France.

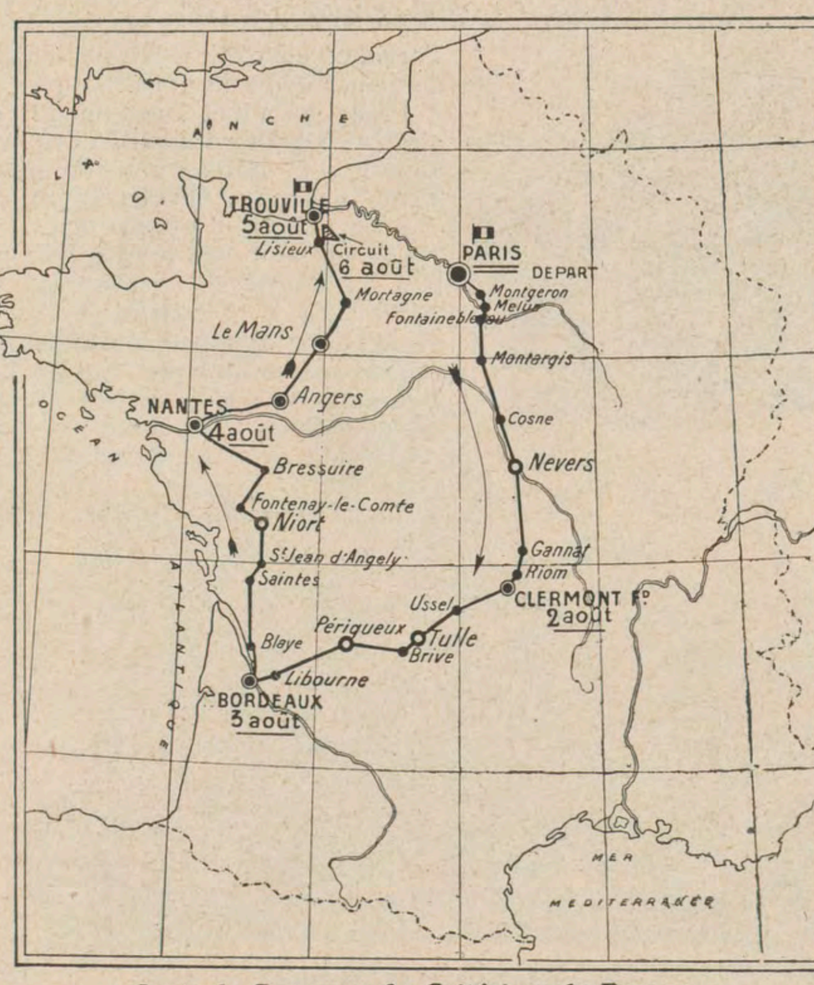
Je suis trop partisan des épreuves de vitesse, et j'ai dit trop souvent ici même à quel point elles étaient indispensables, pour être suspect de partialité en ajoutant que leur conséquence n'est pas aussi immédiate pour le public et pour l'acheteur que celle d'une épreuve dans laquelle se mesurent les types même entre lesquels ce dernier devra, le jour venu, faire son choix.

Les pays voisins nous ont donné des épreuves de tourisme : l'Allemagne, la Coupe Herkomer ; l'Angleterre, le Tourist Trophy ; la Belgique, le Critérium belge. Dans toutes, le règlement, qu'il soit basé sur le cylindrée, la consommation ou l'alésage laisse une porte ouverte aux truquages. On peut dire que ce sont des types spéciaux, des voitures exceptionnelles, construites spécialement en vue de l'épreuve qui ont triomphé. J'ai eu l'occasion de le montrer, en particulier à propos du Tourist Trophy. En outre, en Allemagne, la vitesse n'entrait pas suffisamment en ligne de compte, alors qu'elle était en Angleterre le seul facteur et qu'en Belgique le classement de ce concours de voitures de tourisme se basait sur des temps additionnés d'épreuves de un à cinq kilomètres.

Endurance et vitesse

Tout autres sont les bases sur lesquelles la Commission des concours a établi son règlement.

Le Concours comporte en effet une preuve d'endurance, le *Critérium de France*, qui comporte quatre étapes : 2 août, Paris-Clermont-Ferrand, 414 kil. — 3 août, Clermont-Ferrand-Bordeaux, 377 kil. — 4 août, Bordeaux-Nantes, 373 kil. — 5 août, Nantes-Trouville, 367 kil., soit un total de 1.532 kilomètres, où la vitesse n'entre pas en ligne de compte.



Carte du Parcours du Critérium de France.

Ils devront seulement être couverts à une moyenne minimum de 40 kilom. à l'heure en deux sections pour les première, troisième et quatrième étapes et de 35 pour la seconde étape, beaucoup plus accidentée.

Comme on le voit, c'est une limite très rigoureuse, étant donné que le concours se dispute sous le régime des parcs fermés, c'est-à-dire que tout travail et tout ravitaillement, le temps même du déjeuner sont pris sur le temps de marche. Les voitures devront donc faire — au moins — du 50 de moyenne pour se trouver dans les limites du règlement.

Le poids minimum de la voiture en ordre de marche devra être de 1.650 kilos., dont quatre voyageurs ou leur poids, à 70 kilos par voyageur.

Pour former ce poids minimum, ne seront compris ni rechanges, tels que pneumatiques, antidérapants, pièces diverses, ni outillage, ni essence, ni bagages.

Les voitures devront être munies de carrosseries de tourisme complètement achevées et peintes, avec ailes, lanternes, garde-boue et marchepieds.

L'entrée devra être latérale et fermée par des portes.

Les voitures devront avoir au moins quatre roues et comprendre quatre places, dont une pour le conducteur. Ces quatre places feront face à la route.

Les minima suivants sont imposés :

Longueur du châssis	2 m. 30
Voie	1 m. 35
Distance entre la planche d'avant et le bord de la roue arrière.	1 m. 60
Largeur de deux places entre les garnitures.	1 m. »
Hauteur des dossiers au- dessus du châssis	0 m. 90

Toutes les précautions ont donc été prises pour que les types engagés soient de de véritables types de tourisme. Tout au plus, peut-on regretter que les quatre voyageurs ne soient pas obligatoires, et que leur poids puisse être remplacé par du lest. En plaçant des sacs de sable sur le plancher, on change en effet, le centre de la gravité de la voiture et on diminue la résistance de l'air.

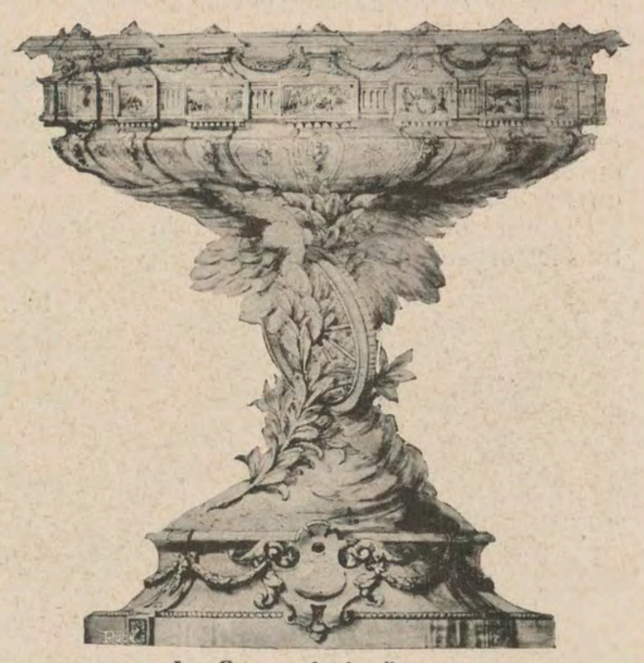
Les voitures qui auront accompli les quatre étapes sans pénalisation seront qualifiées pour l'épreuve de vitesse, la *Coupe de la Presse* qui se disputera le 6 août sur un circuit fermé ; Lisieux, Pont-L'Evêque, Cormeilles, Lieurey, les Quatre-Routes et Lisieux, soit 78 kil. 530, le Circuit sera couvert cinq fois soit un total de 372 kil. 650.

Les voitures ne pourront subir, pour l'épreuve de vitesse, aucune modification autre que la suppression des dais, capote, glace ou brise-bise. La multiplication, ne pourra être changée.

Il ne sera accordé pour l'épreuve de vitesse que 19 litres de carburant pour 100 kilomètres.

F.-A. WHEEL.

M. Desson.
Commissaire général du Concours, le grand organisateur de la Coupe de la Presse.



La Coupe de la Presse.
Cette magnifique œuvre d'art, qui ne mesure pas moins de 68 cent. de diamètre, 70 cent. de haut, pèse 29 kilos d'argent. Sculpture de Vital Coulhon, exécution d'orfèvrerie de Ch. Massin.

M. Dubousquet.
Secrétaire de la Commission des Concours.

LES CONCURRENTS DU CRITERIUM

Vingt-cinq marques différentes, appartenant à cinq nationalités vont se rencontrer mardi prochain sur le Circuit de Lisieux

Le Critérium de France a réuni les engagements de 42 voitures. La France est représentée par 21 marques différentes : Gladiator (2 voitures), Unic (1 voiture), Peugeot (3 voitures), de Dion-Bouton (3 voitures), Vinot et Deguingand (1 voiture), Lorraine-Diétrich (1 voiture), Gobron-Brillié (1 voiture), Ariès (2 voitures), Cottin-Desgouttes (3 voitures), Prod'homme (1 voiture), Cornilleau et Sainte-Beuve (3 voitures), Mors (3 voitures), Gillet-Forest (1 voiture), Motobloc (1 voiture), Martin-Lethimonnier (2 voitures), Regina-Dixi (3 voitures), M. G. R. (1 voiture), Eugène Brillié (1 voiture), Rebour (1 voiture), Charron (1 voiture), Westinghouse (2 voitures).

L'Allemagne a engagé 2 Mercédès, la Belgique nous envoie 2 Germain, l'Angleterre 1 Argyll et la Suisse 2 Martini. Nons allons passer rapidement en vue ces diverses machines.

Les voitures françaises A tout seigneur, tout honneur. La maison de Dion, à laquelle revient l'idée première de l'épreuve, mettra en ligne trois 40 chx du type commercial conduites par de Marçay, Vrignon et Zélélé, le célèbre conducteur du Marquis. Le moteur est un 4-cylindres de 110/130, transmission par double cardan, naturellement.

La Lorraine-Diétrich sera confiée à Sorel, le brillant vainqueur de la Coupe des Pyrénées, l'homme des grands raids. C'est une 40/50 du catalogue (130/160), allumage par magnéto à basse tension et rupteur, transmission par chaînes.

Cornilleau, Morin et Fonteix mèneront les trois Cornilleau-Sainte-Beuve qui sont des voitures très différentes des modèles connus. Le moteur est à quatre cylindres 110/130 d'un seul bloc à chambre de refroidissement unique, tous les organes mécaniques sont apparents sans tuyauterie. Les variations de vitesse s'obtiennent par une manette réglant les variations de la détente. Allumage par magnéto à basse tension et rupteurs à étincelle visible, différentiel élastique.

Les deux voitures Gladiator seront conduites par Vonlatum et Molon. Le moteur est à 4 cylindres 115/140, Allumage par magnéto et bougies-radiateur nid d'abeilles, transmission par chaînes enfermées dans un carter, réservoir en charge sur le carburateur.

Les Peugeot seront deux au départ, elles seront pilotées par Perret et Renaux. Le moteur est celui des 8 chx du catalogue (130/120) donnant 44 chx à 1.200 tours. Allumage par magnéto à basse tension et rupteurs, transmission par chaînes. Le carburateur d'un nouveau modèle permet une consommation très réduite.

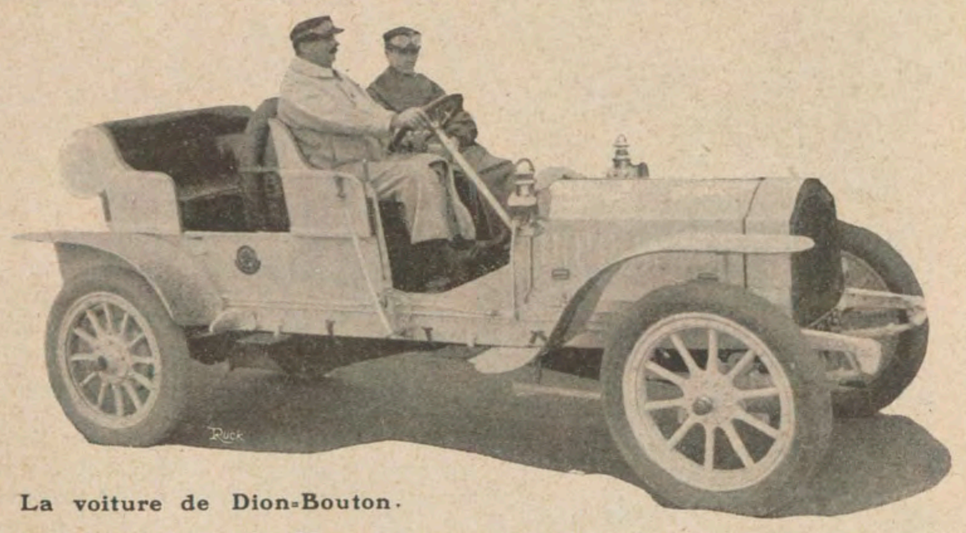
Regina-Dixi a engagé 3 voitures dont deux de 110 d'alésage seront conduites par de Valence et Ménard et la troisième de 120 par de Bosredon. Elles sont à cardan ; les châssis, très longs, dépassent de 50 centimètres, le minimum imposé.

La voiture Motobloc est une 14 chx, moteur de 120 carrés tournant à 1.000 tours. L'allumage se fait par magnéto à bougi es, la transmission par chaînes. Elle sera conduite par Barriaux et offrira la particularité de ne pas avoir de pneumatiques.

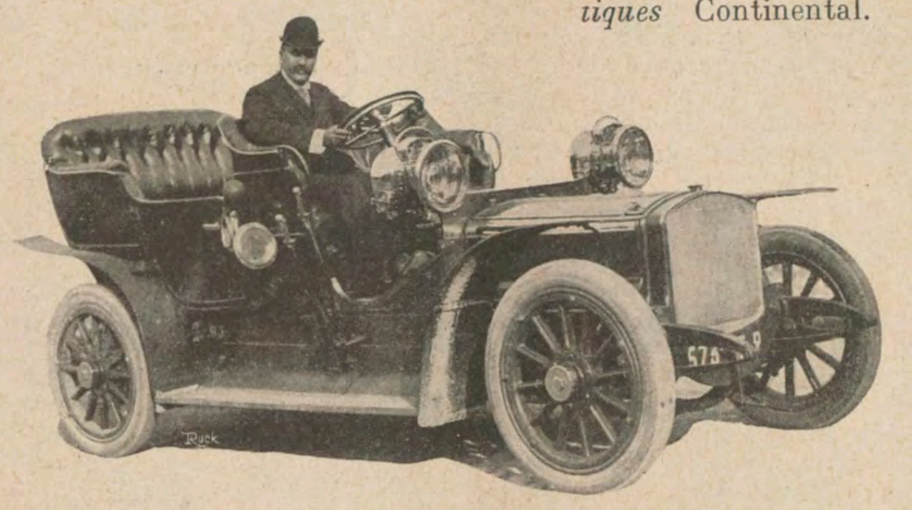
Avec la Vinot-Deguingand que pilotera M. Deguingand, nous trouvons le seul moteur à six-cylindres, 35/45 chevaux. Transmission par chaînes, allumage par magnéto.

Les voitures Ariès font leur rentrée en course. Elles sont du type 24/30 chx à 4 cylindres séparés, allumage par magnéto à haute tension, embrayage métallique, transmission à cardan par essieu arrière breveté, avec devers et écuanteur aux roues, suspension spéciale, direction à jeu rattrapable.

Dureste pilotera la voiture Gobron.

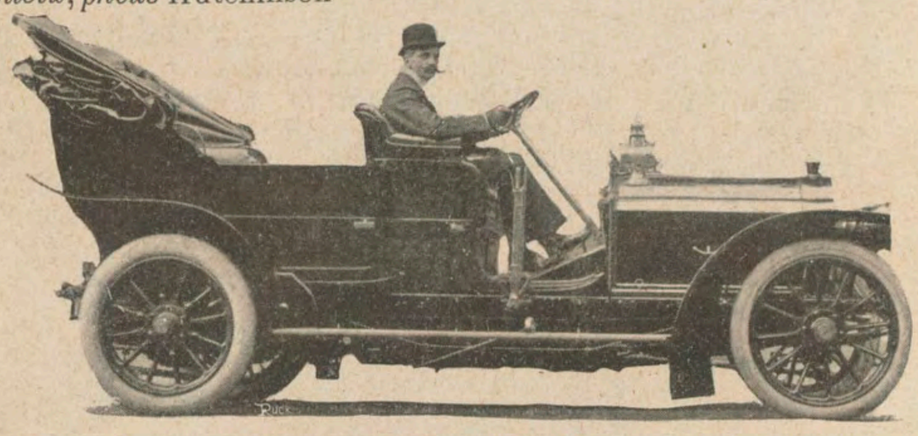


La voiture de Dion-Bouton.
Conducteurs : de Marçay, Zélélé et Vrignon, pneumatiques Continental.

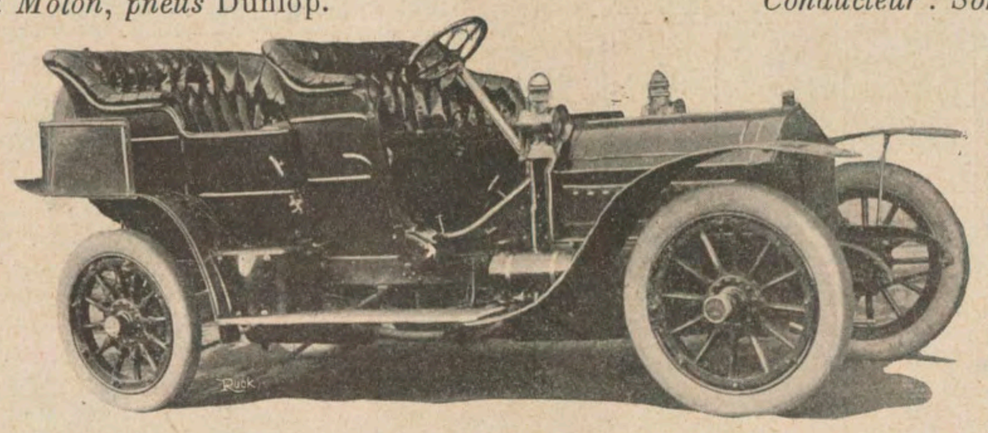


La Voiture Cornilleau-Sainte-Beuve.
Conducteurs : Cornilleau, Morin et Fonteix, pneus Hutchinson

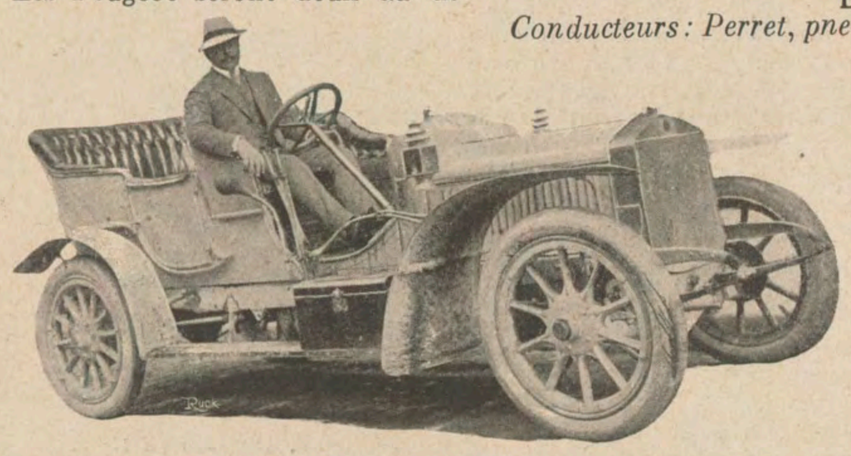
La Volture Gladiator.
Conducteurs : Vonlatum et Molon, pneus Dunlop.



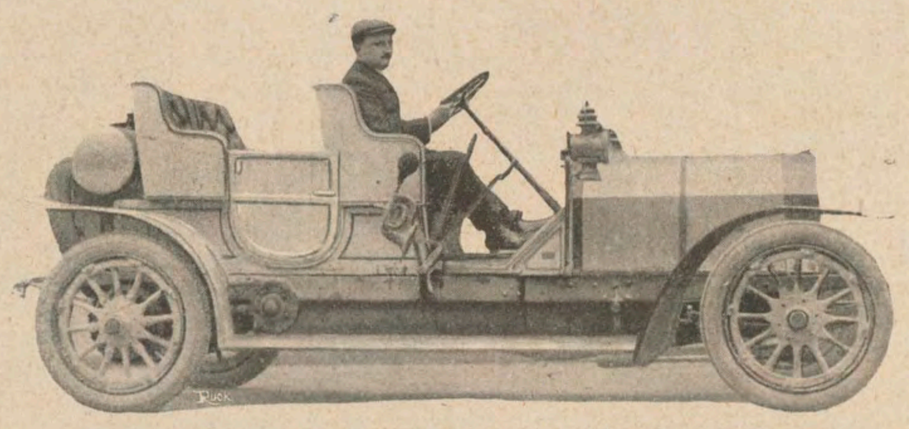
La Voiture Lorraine-Diétrich.
Conducteur : Sorel, pneus Michelin



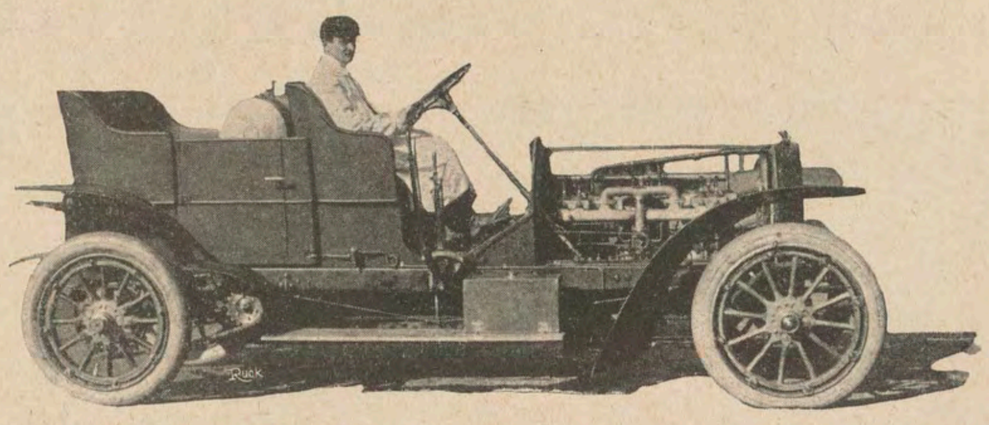
La Voiture Peugeot.
Conducteurs : Perret, pneus Michelin *et Renaux, pneus* Continental.



La Voiture Regina-Dixi.
Conducteurs : de Valence, Ménard et de Bosredon, pneus Michelin.



La voiture Gobron-Brillié.
Conducteur : Dureste, pneus Continental.



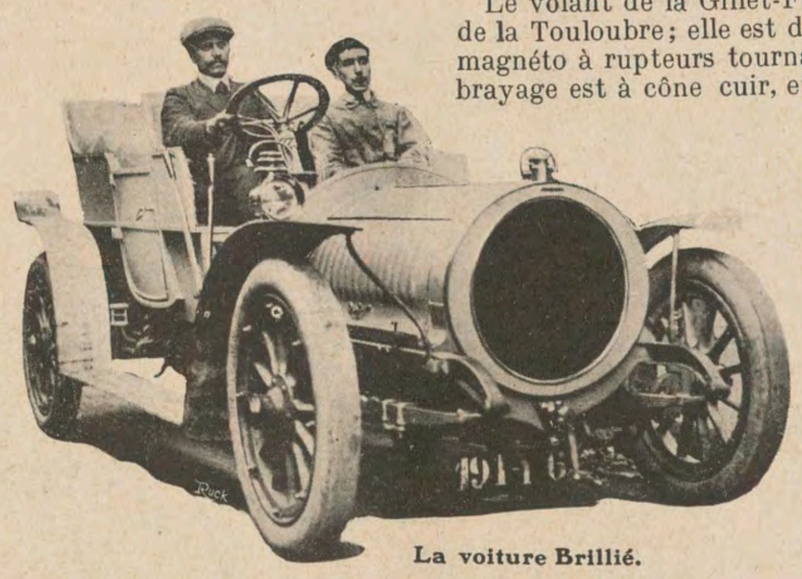
La voiture Vinot-Deguingand
Conducteur : Deguingand, pneus Michelin.

C'est le moteur traditionnel des Gobron à deux pistons opposés par cylindre, alésage 110, course 200. Embrayage à cône uni, transmission par chaînes, allumage par magnéto à haute tension.

La voiture Rebour est à quatre cylindres 110/130, allumage par magnéto à basse tension, embrayage à plateaux, transmission par chaînes, carburateur à pression additionnelle, pompe à turbine. La voiture sera conduite par Rivière.

Les voitures Westinghouse que piloteront Buckart et Vimont possèdent un moteur à 4 cylindres jumelés (120/140) faisant 40 chx. Allumage par magnéto à basse tension, embrayage à disque métallique.

La firme Eug. Brillié est représentée par une voiture 35-45 HP., dont le moteur est du type



La voiture Brillié.
Conducteur : Hérissé, pneus Continental.

la seule des voitures engagées à carrosserie fermée et conduite intérieure.

Parmi les moteurs les plus puissants, figurent les Martin-Lethimonnier avec un alésage de 134 et une course de 140, tournant à 1.400 tours : les cylindres sont séparés ; allumage à haute tension par magnéto; disposition spéciale à cette marque, les soupapes d'admission et d'échappement sont superposées. L'embrayage métallique est à disques et la transmission par cardan.

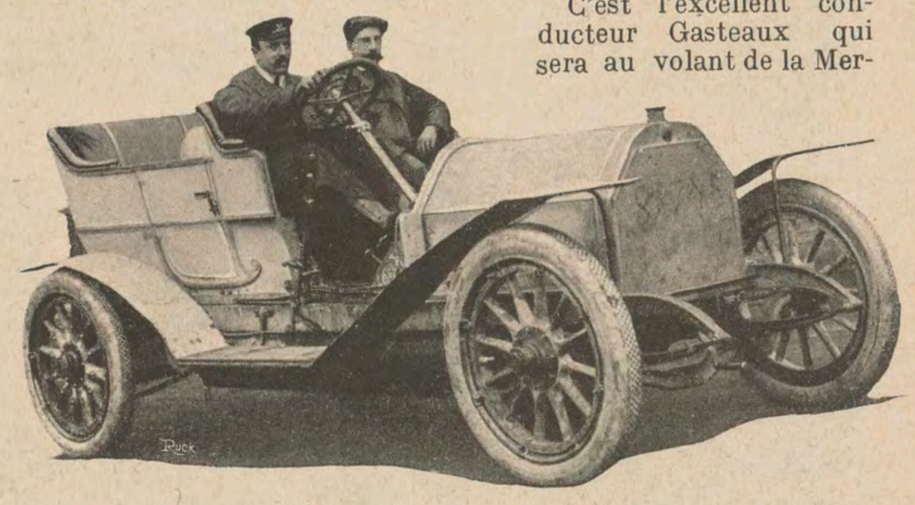
Les voitures Prod'homme ont un moteur d'un type bien spécial à 4 cylindres jumelés et 8 pistons, donc une seule chambre d'explosion pour 2 pistons; l'alésage est de 95 millimètres et la course de 180, la puissance en est de 28-35 ch.; en régime normal il tourne à 1.000 tours (allumage par magnéto haute tension). L'embrayage est à cône cuir, le changement de vitesses à double train balladeur, et comprend 4 vitesses; la transmission se fait par cardan.

Le volant de la Gillet-Forest sera tenu par le capitaine Genty, alias de la Touloubre; elle est du type 40 ch. moteur 110/120, allumage par magnéto à rupteurs tournant à 1350; les cylindres sont jumelés; l'embrayage est à cône cuir, et les 3 vitesses comportent deux trains balladeurs mus par un levier oscillant; la transmission à cardan, avec ponts oscillants et système à rotule habituel à Gillet-Forest.

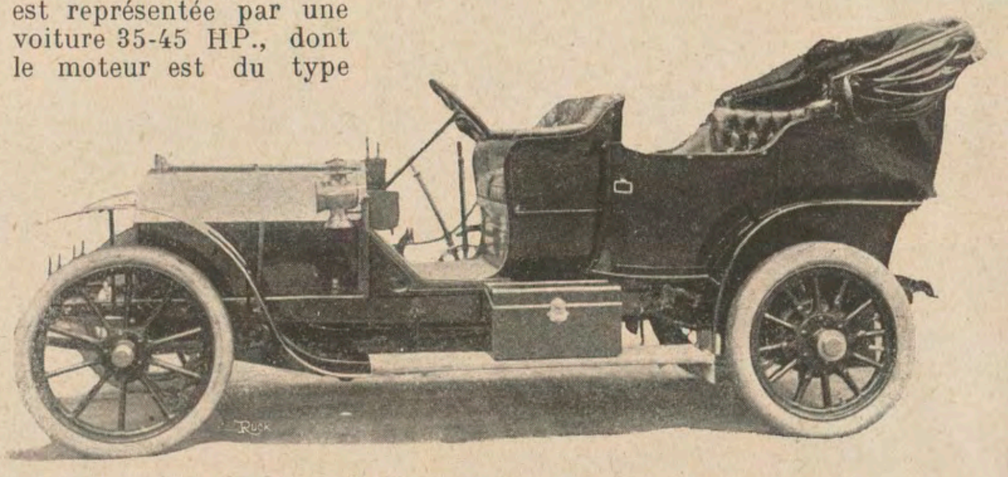
La voiture M. G. R. sera pilotée par M. Rault. Le moteur fait environ 30-35 ch. (alésage 120, course 140), les 4 cylindres sont fondus par paires, l'allumage se fait par magnéto à haute tension, le régime normal est de 1.200 tours. L'embrayage est à cône cuir et la transmision à cardan, 4 vitesses par double train balladeur.

Les voitures étrangères En face du formidable lot de voitures françaises, la fabrication étrangère est peu représentée. La qualité des concurrents remplace la quantité et au premier rang de ceux qui pourraient disputer la victoire à nos représentants figurent les Mercédés.

C'est l'excellent conducteur Gasteaux qui sera au volant de la Mer-



La voiture Westinghouse.
Conducteurs : Buckardt et Vimont, pneus Michelin.

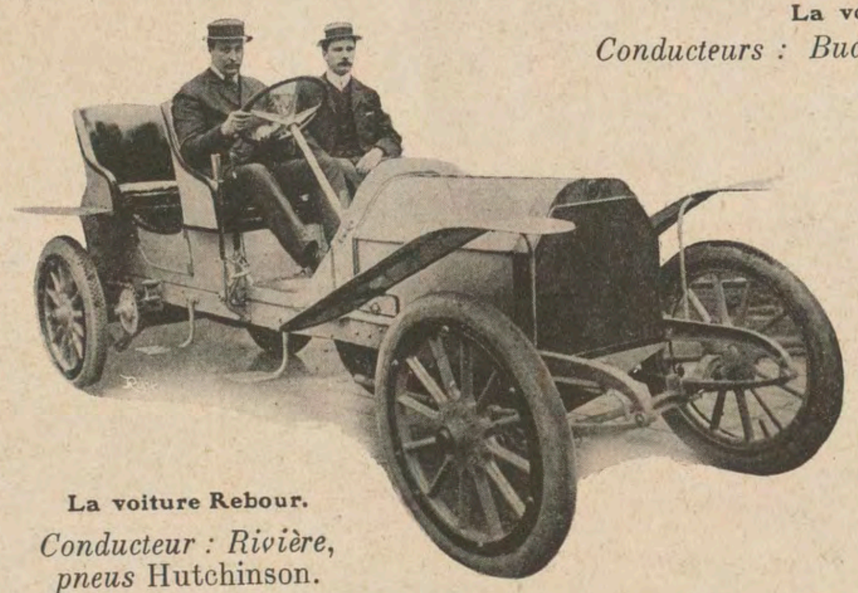


La voiture Ariès.
Conducteurs : pneumatiques Continental.

autobus, alésage 125, course 140, à 4 cylindres séparés. L'allumage se fait par magnéto à bougies. Embrayage métallique à plateaux, 3 vitesses, cardan.

Cottin-Desgouttes a son moteur ordinaire à quatre cylindres fondus par paire de 120/140 allumage par magnéto à basse tension, à rupteurs, embrayage métallique ; segment transmission par chaînes.

M. Debray engage une voiture Charron 30 HP, alésage 120, course 150, 4 cylindres séparés, double allumage, embrayage cône cuir, transmission par chaîne ; c'est

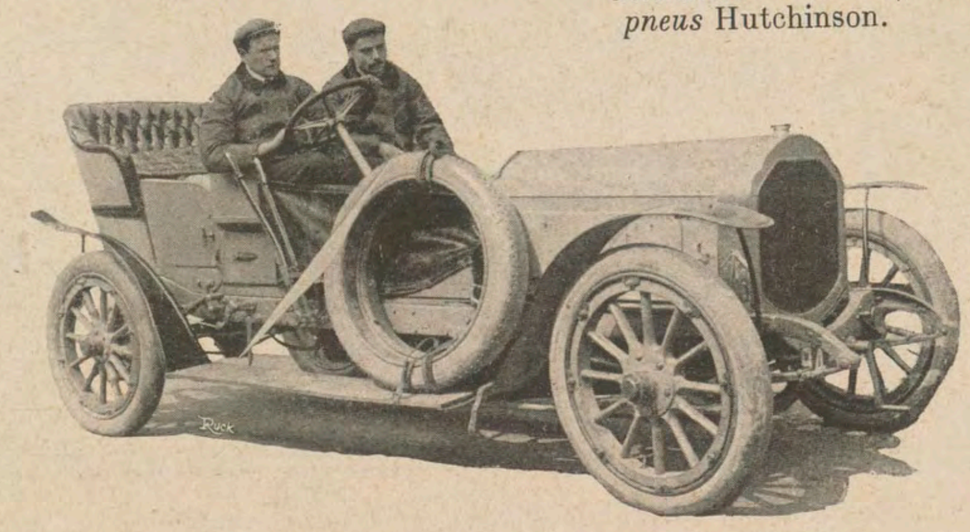


La voiture Rebour.
Conducteur : Rivière, pneus Hutchinson.

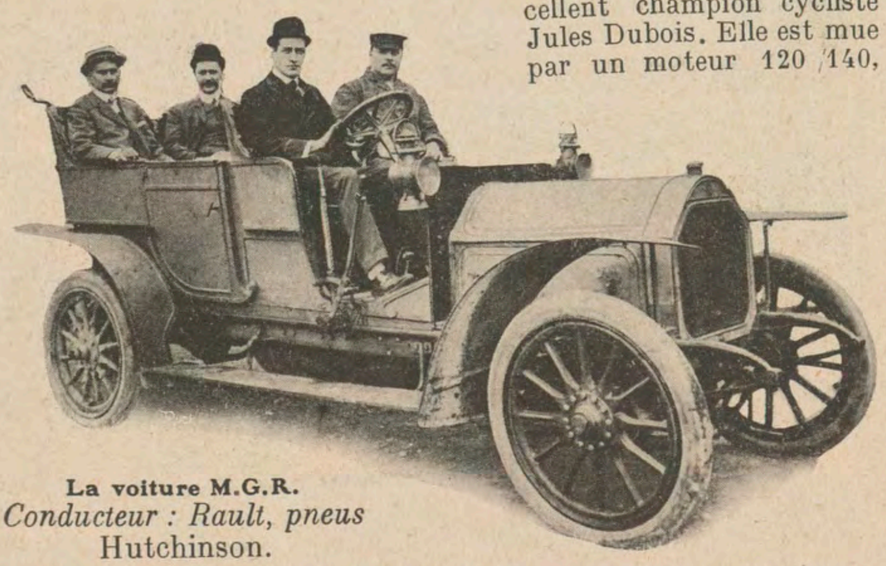
cédès. C'est le modèle 40 ch. 118/150, quatre cylindres fondus par deux embrayages métalliques à segments, allumage par magnéto basse tension à scepteurs, transmission par chaînes. Un des favoris de la course.

Les G rmain-Chainless, qui avaient dans le Grand Prix des 24-chevaux ont engagé deux 18-22 chevaux qui seront conduites par Degrais et Roch Brault. Le moteur de 102/110 est sans doute le plus petit de la course, transmission par cardan, allumage par magnéto à bougies.

Une seule voiture anglaise, engagée par l'Argyll Motor Ltd; nous y verrons à la direction l'excellent champion cycliste Jules Dubois. Elle est mue par un moteur 120 /140,



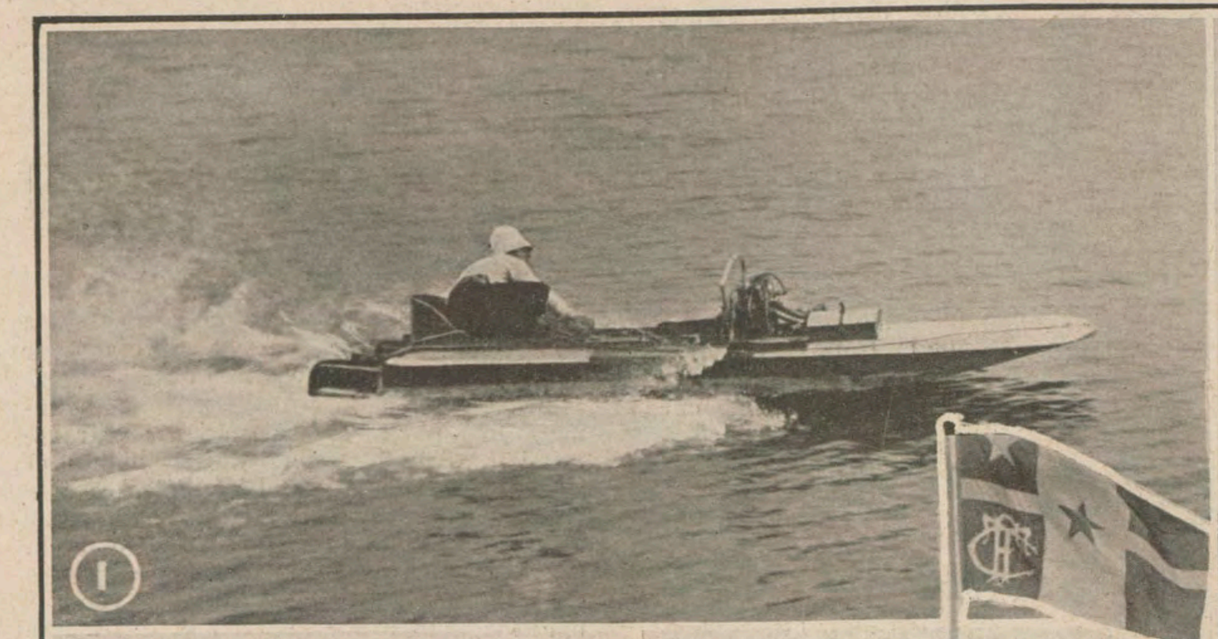
La voiture Martin-Lethimonnier
Conducteur : Blaizot, pneus Continental.

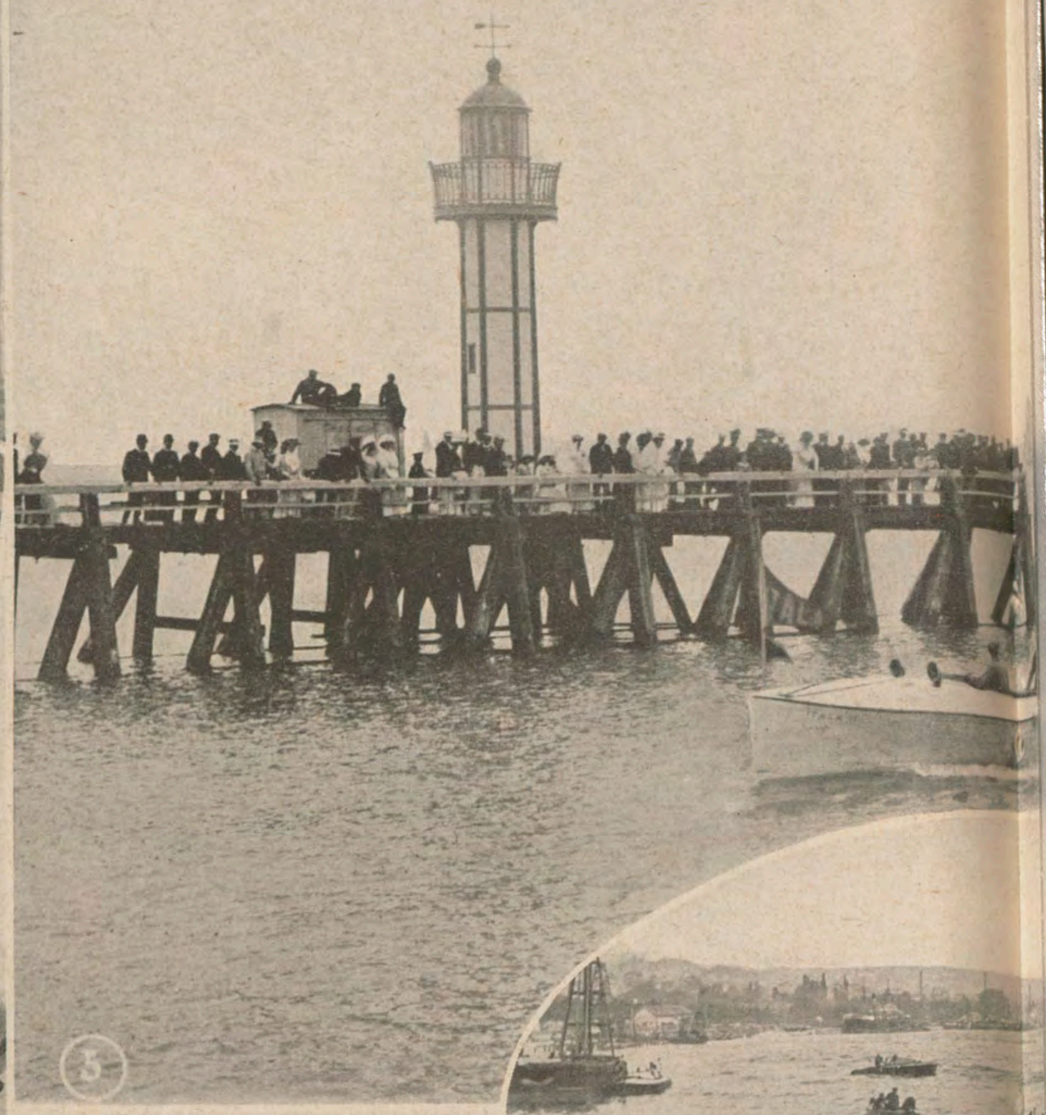


La voiture M.G.R.
Conducteur : Rault, pneus Hutchinson.

(Voir la suite page 82).

PARIS A LA MER & DE





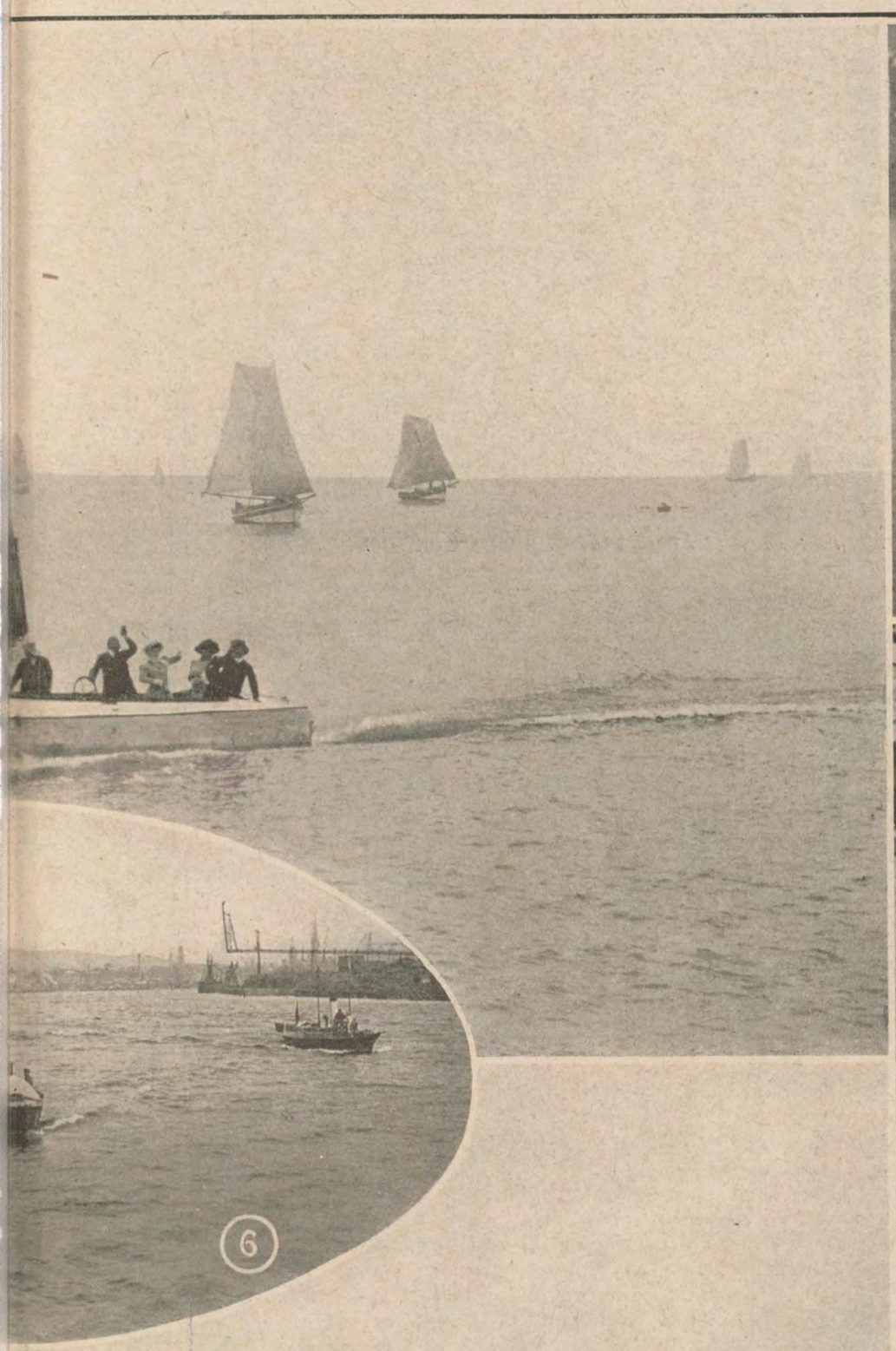
1. Ricochet XII, *le merveilleux petit hydroplane de M. Bonnemaison, a effectué tout le parcours et s'est classé 3e dans la traversée du Havre à Trouville en 23 m. 11 s. — 2. Le* Panhard-Tellier, *barré par M. Tellier, gagnant de Paris à la Mer, 17 m. 40 s. pour la traversée de Trouville et gagnant définitif de la Coupe Menier. — 3. Mlle Noilhan quitte son canot pour sa 40 chx. à Tancarville. — 4. M. Védrine, l'actif président de la Chambre syndicale de la Navigation automobile, attend les concurrents à Caudebec sur son observatoire improvisé. — 5.* L'Itala II, *cruiser barré par Henri Fournier*

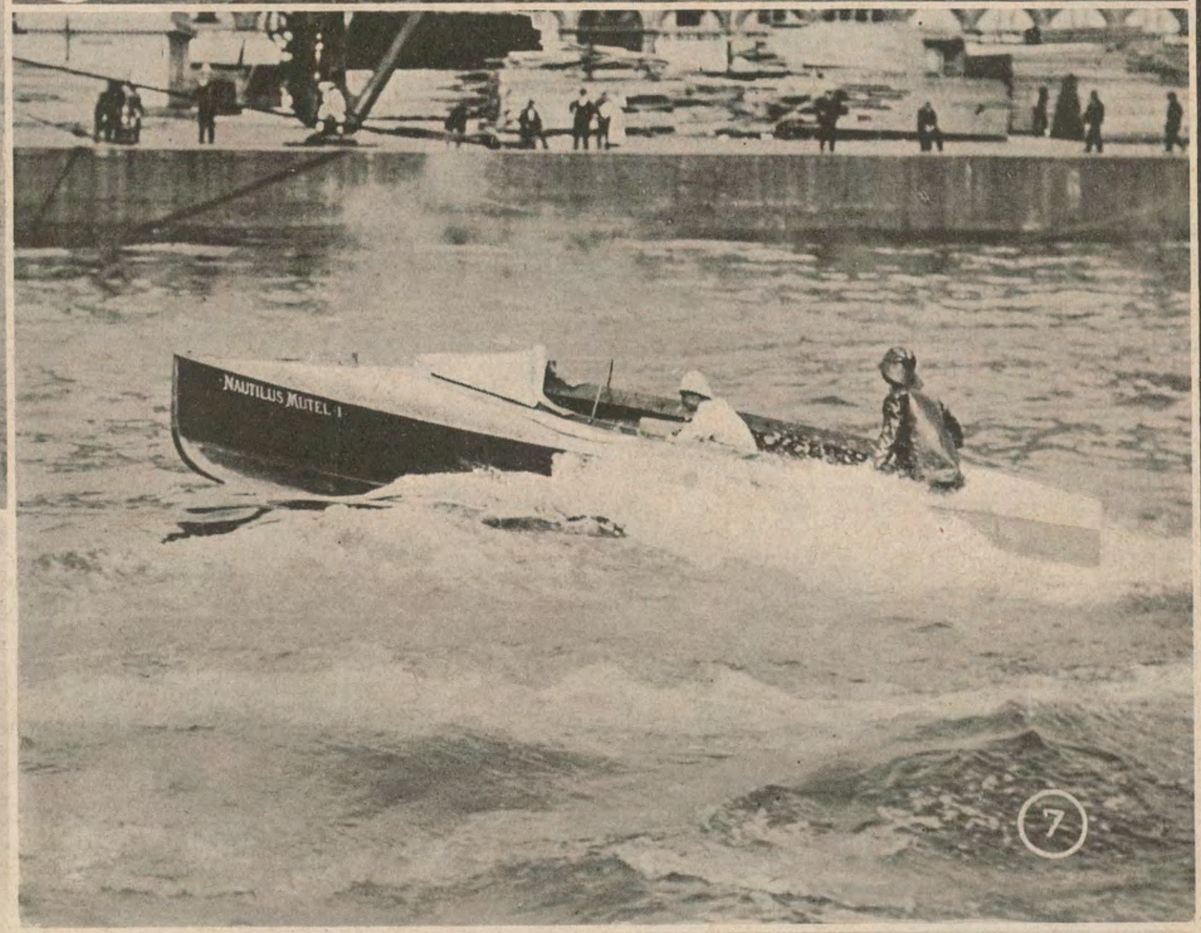
La course de Paris à la Mer s'est terminée par la victoire attendue du PANHARD-TEL

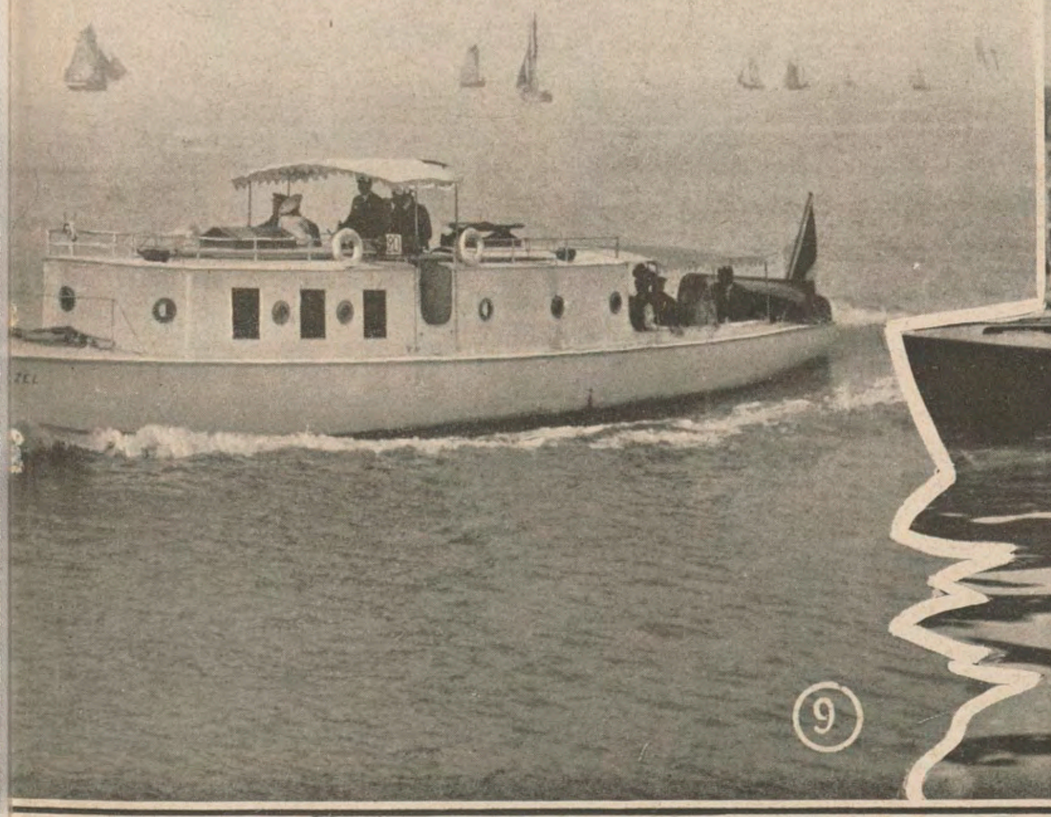
(1) Voir le numéro 462.

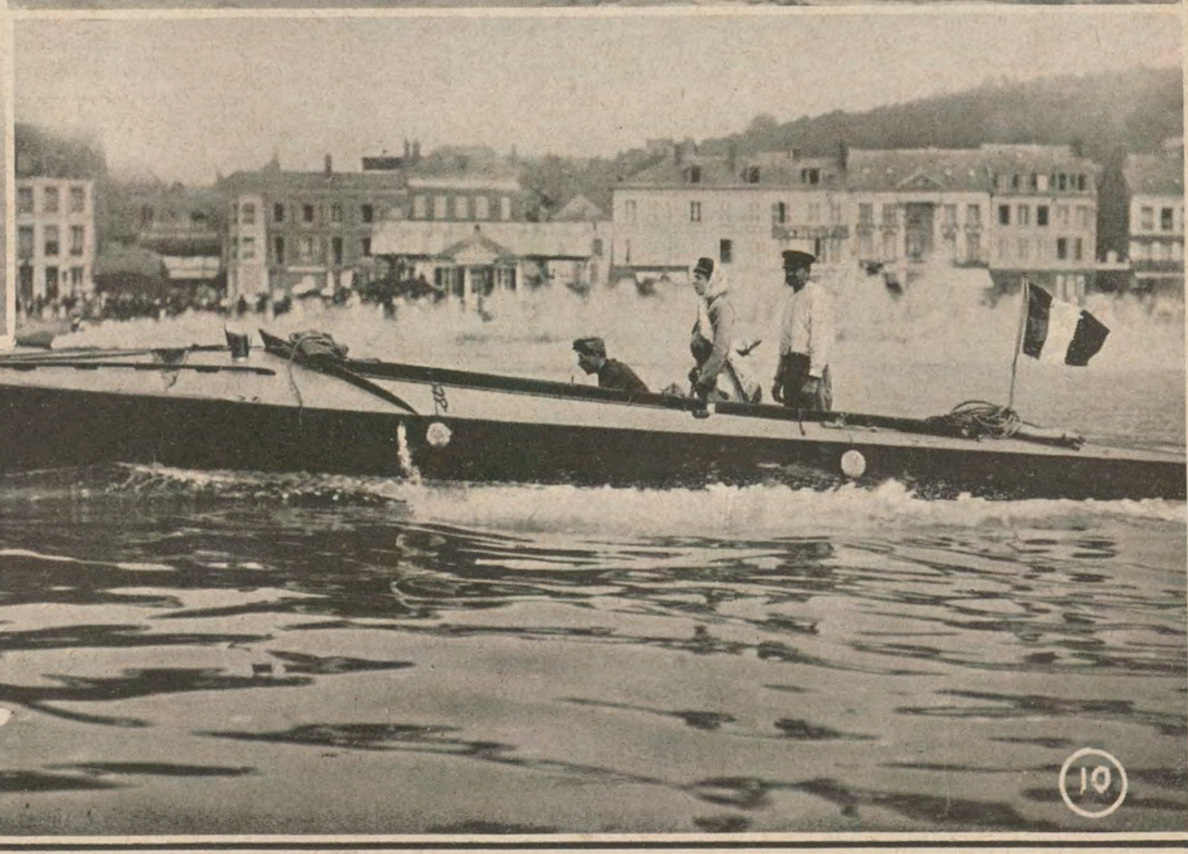
ROUEN A TROUVILLE (1)

Photographies de notre envoyé spécial.



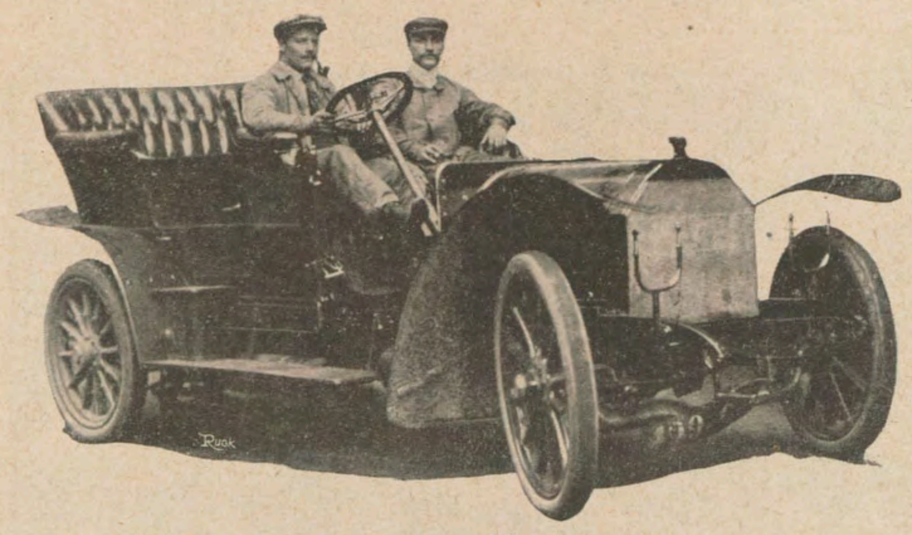






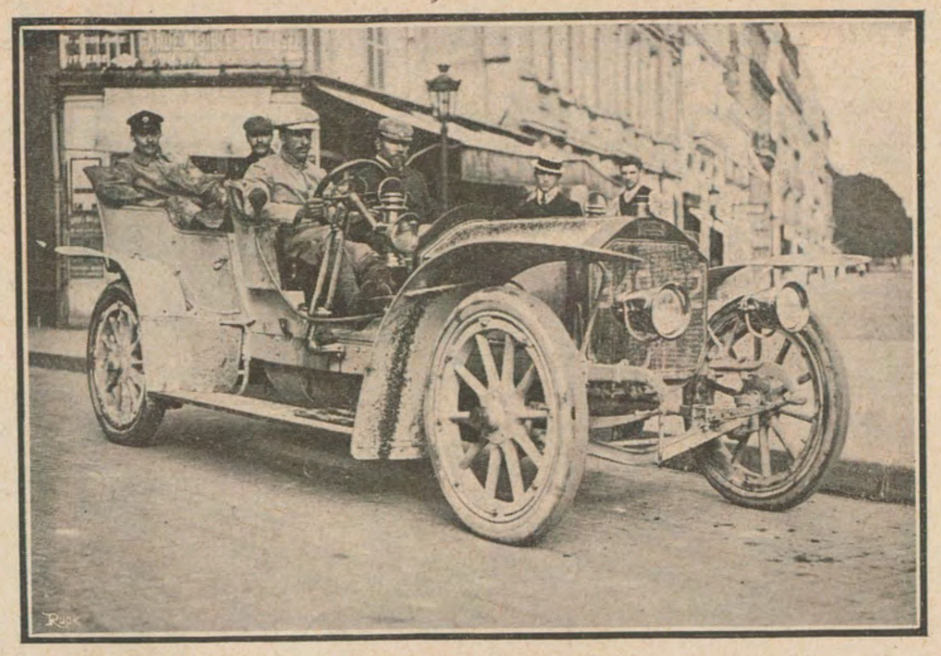
entre dans le port de Trouville. — 6. Les canots quittent Rouen. — Le Nautilus-Mutel *à MM. Deschamps et Blondeau, gagnant la 1re série des cruisers. — 8. La* Lorraine *à M. Védrine, barrée par Lestonnat, gagnant de la quatrième série des cruisers et de la Coupe Drexel. — 9. Le* Breiz-Izel *à MM. Peugeot et Tony Huber, confortable bateau de tourisme, entre à Trouville. 48 m. pour la traversée. — 10 La* Panthère *à Mlle Noilhan, première des touristes pour la traversée de Trouville en 32 m. 37. s. traverse le port du Havre.*

ELLIER dans la catégorie des racers, et de la **LORRAINE** dans celle des cruisers.



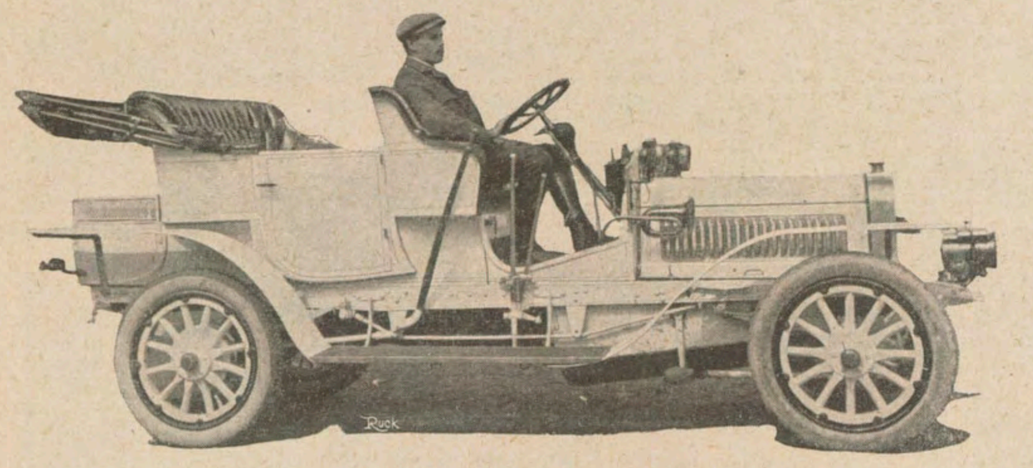
La voiture Mercédès.

Conducteur Gasteaux, pneus Continental.



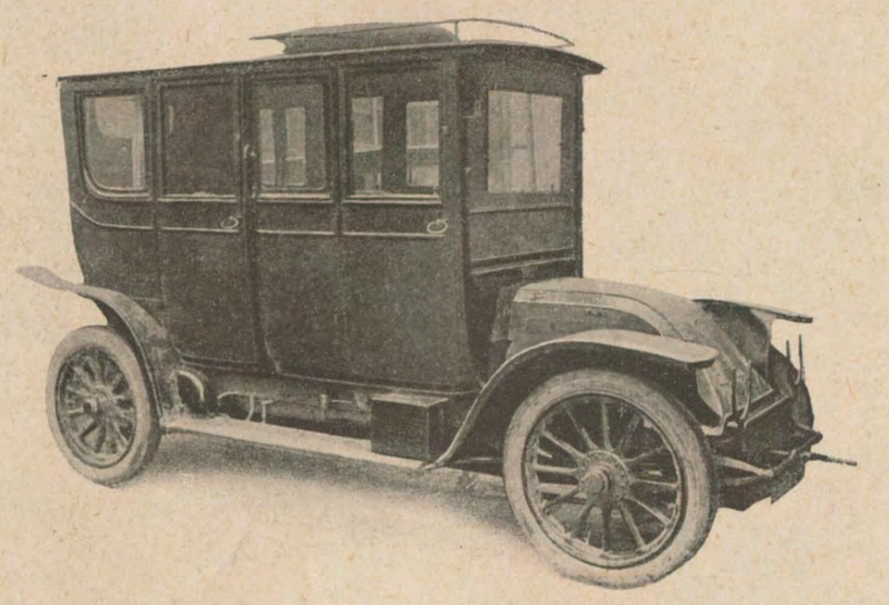
La voiture Martini

Conducteurs : Beck et Segeismann, pneus Continental.



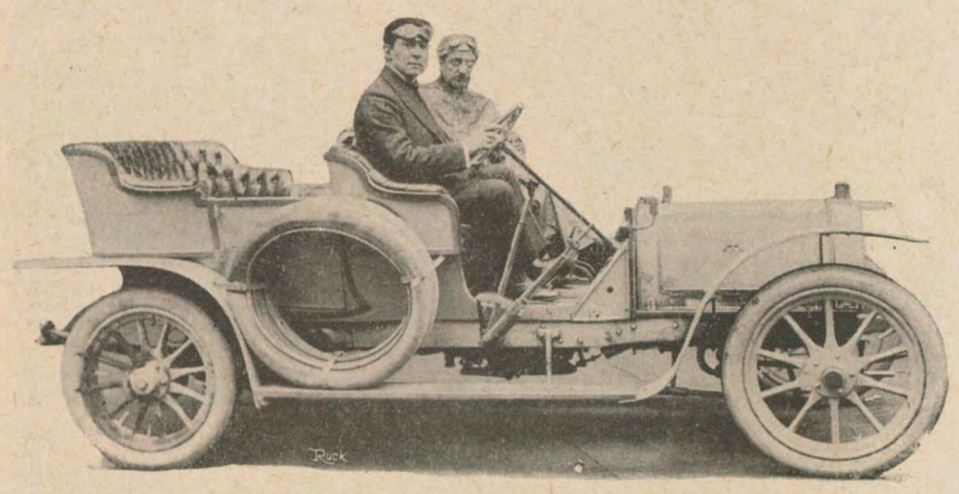
La voiture Argyll.

Conducteur Jules Dubois, pneus Michelin.



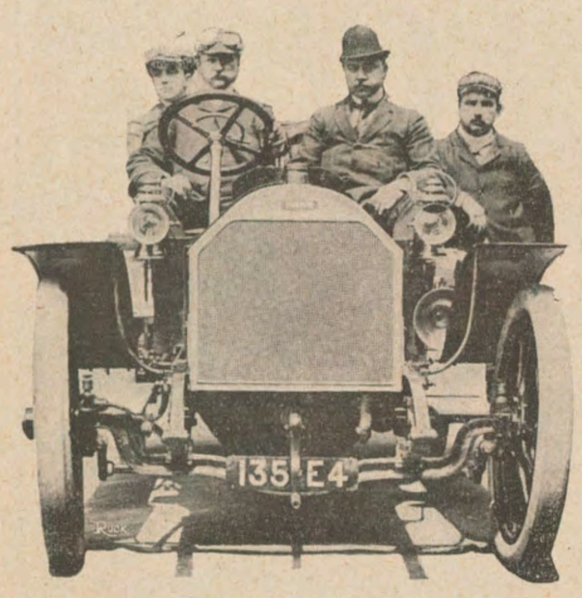
La voiture Charron

Conducteur : Antony Debrais, pneus Hutchinson.



La voiture Germain.

Conducteurs : Degrais et Roch-Brault, pneus Michelin.



La voiture Cottin-Desgouttes

Conducteurs : Cottin, Lathule et Francès, pneus et jantes amovibles Michelin.

double allumage, 4 cylindres séparés, embrayage cuir, 4 vitesses, radiateurs nids d'abeilles, transmission par cardan.

La Suisse a envoyé trois voitures Martini qui sont engagées par M. Depasse l'actif représentant de la grande marque. Ce sont des voitures de type commercial de la maison qui ont déjà fait leurs preuves dans de nombreux concours et qui défendront brillamment les couleurs de nos voisins.

F.-A. Wheel.

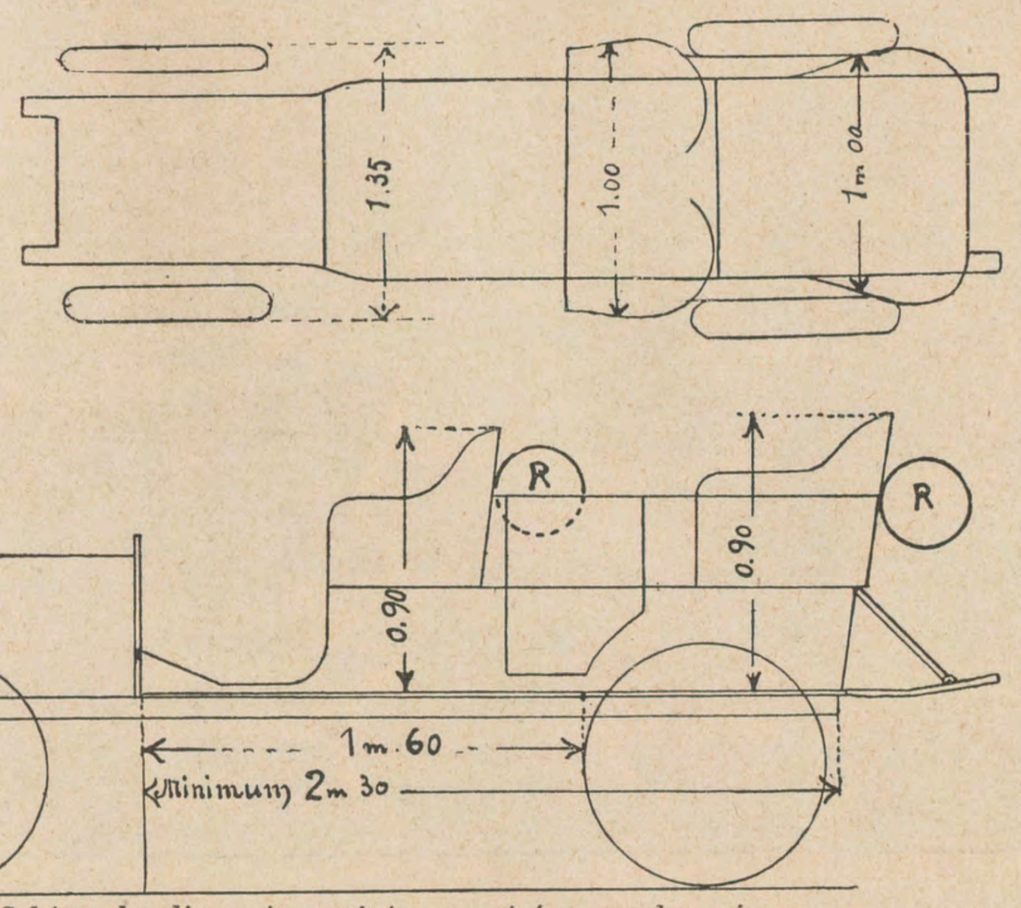
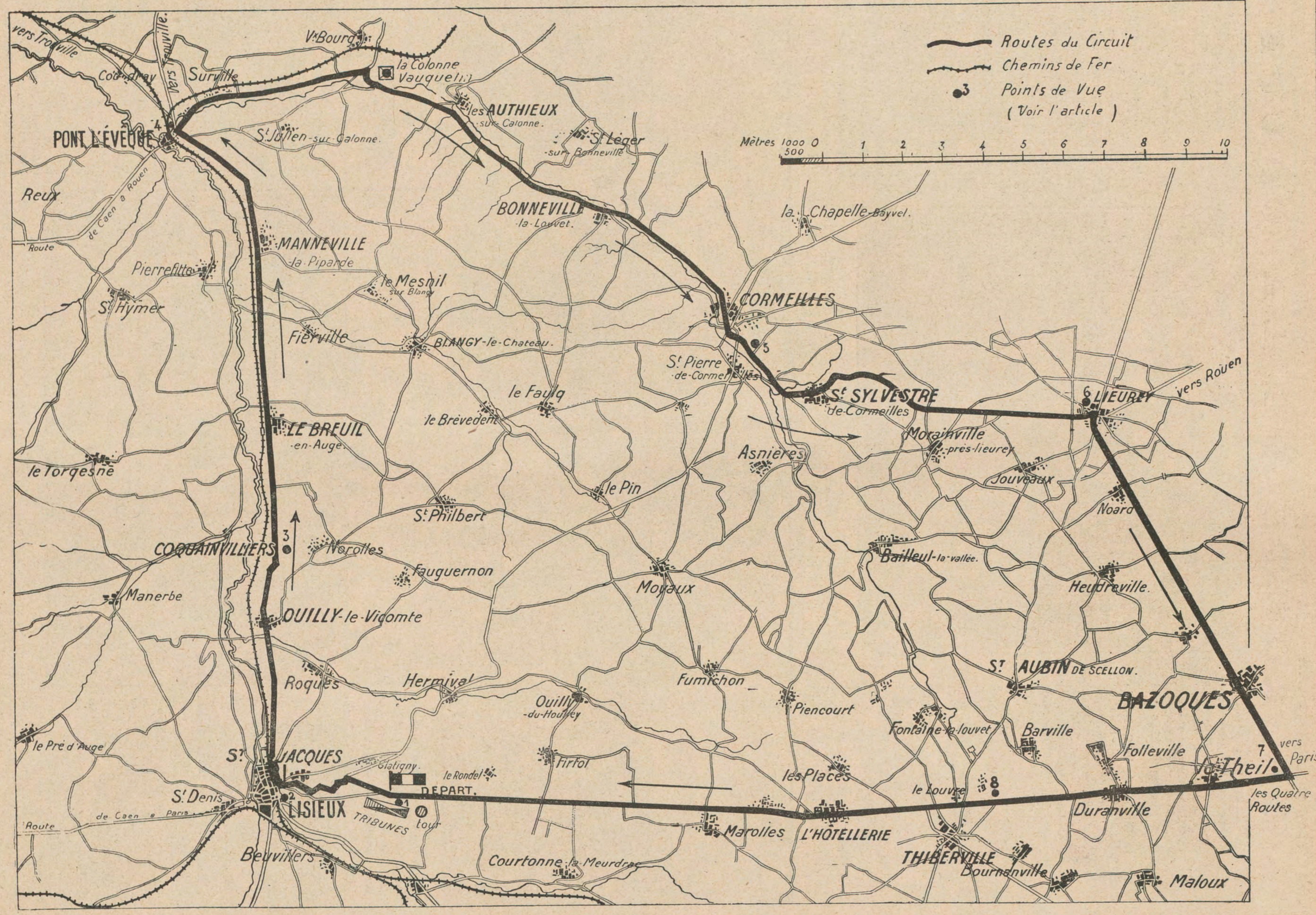


Schéma des dimensions minimum exigées pour les voitures.

CARTE DE LA COUPE DE LA PRESSE



LA ROUTE DE LA COUPE

La route du Circuit de la Presse présente un certain nombre de points d'où il sera particulièrement intéressant de suivre la course. Les photographies qui accompagnent cet article portent des numéros qui permettent de retrouver sur notre carte leur position exacte

1. — **La route vers les Tribunes.**
Les Tribunes sont placées à 2 kilomètres avant Lisieux, dans un virage, relevé de façon à le prendre en vitesse.

Le Circuit de la Coupe de la Presse affecte la forme d'un quadrilatère irrégulier dont les sommets sont situés à Lisieux, Pont-Lévêque, Lieurey et les Quatre-Routes. Il mesure 78 kilomètres 530 et sera couvert cinq fois par les concurrents, soit un total de 392 kil. 650 Les concurrents le parcourront dans le sens des aiguilles d'une montre, c'est le sens opposé à celui du Circuit de la Seine Inférieure.

Le Circuit de Lisieux est-il plus vite que celui de Dieppe ? Les avis sont partagés. Il devrait l'être, car il est beaucoup moins accidenté et présente de très longues lignes droites en palier. Malheureusement, à l'exception du côté route nationale de Cherbourg les routes sont étroites et le sol n'est pas excellent. Il est dans un état bien inférieur à celui où il était au moment où le Circuit fut choisi.

Le nombre considérable des voitures qui se rendent à Trouville et sur la côte, et qui s'élève à près de 500 en certaines journées, suffit à expliquer cette détérioration. Malgré les réparations et le goudronnage qui ne sera pas effectué, du reste, sur toute la totalité du parcours, le sol du Circuit est donc bien inférieur à celui de Dieppe.

Les tribunes (phot. 1) par une innovation dont on doit féliciter les organisateurs se trouvent placées non pas dans une ligne droite, mais à l'extérieur d'un virage dont elles épousent la forme. Les spectateurs pourront donc voir arriver les concurrents en vitesse dans la ligne droite. Ils vireront devant eux, également en vitesse, le virage ayant été relevé à cet effet, et ils disparaîtront dans la descente qui aboutit à Lisieux.

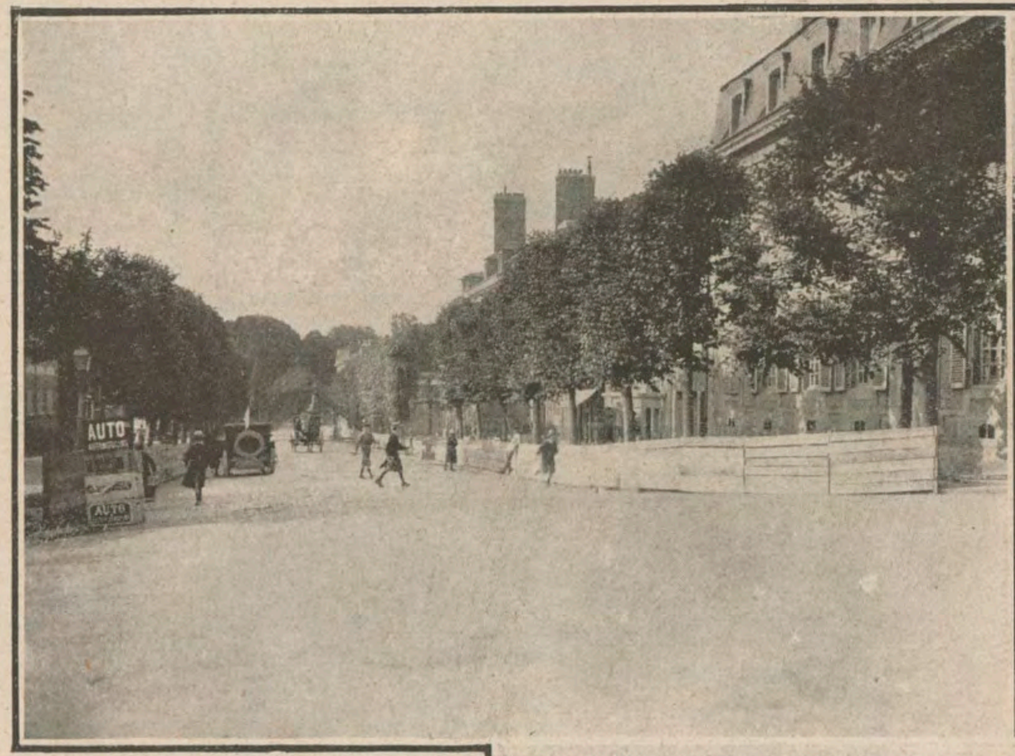
Cette descente en lacets, qui domine un profond vallon, se termine par un brusque virage sur la droite, qui évite Lisieux (phot. 2.)

La partie de la route qui va de Lisieux à Pont-Lévêque est la plus accidentée et la plus sinueuse du parcours. Elle comporte une montée en lacets et une série de montagnes russes (phot. 3), mais l'ensemble, néanmoins, est tel que le parcours total pourra être effectué sans changer de vitesse. Les virages de Norolles ont d'ailleurs été relevés.

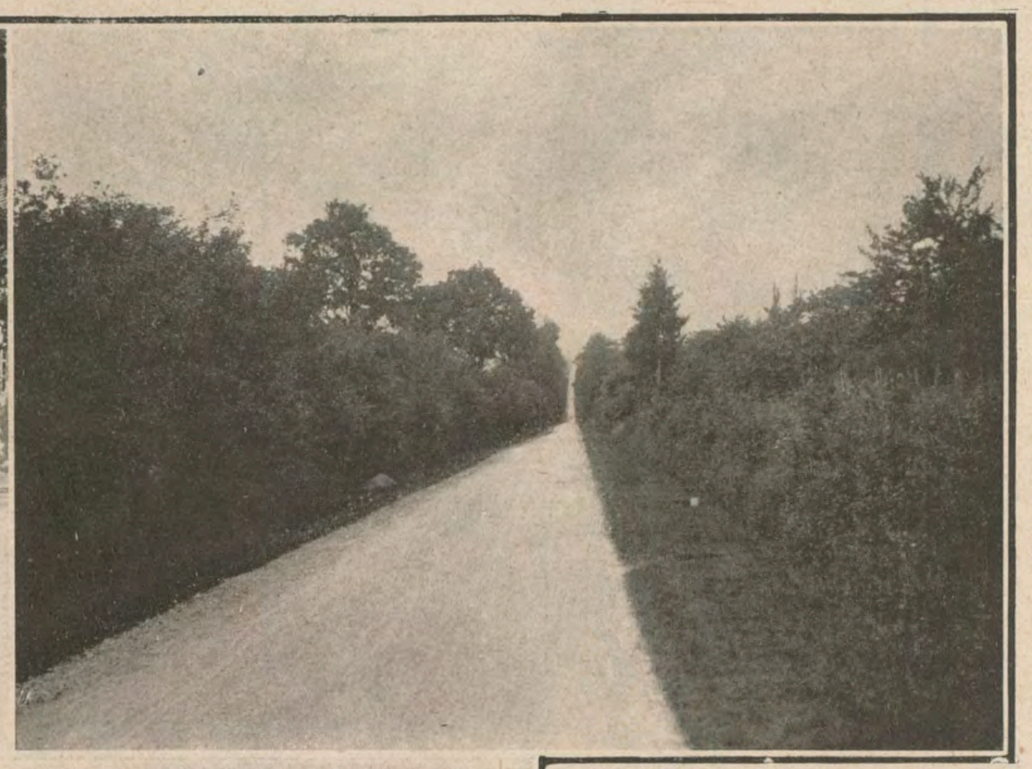
Le circuit effleure seulement Pont-Lévêque où le virage à angle droit se fait sur une vaste place (phot. 4) où les concurrents pourront prendre au large. On aura une jolie vue des fenêtres qui dominent la place.

Il emprunte ensuite la route de Trouville qui file, le long d'un chemin de fer à voie étroite, comme entre Envermeu et Londinières entre deux rangées de haies garnies d'arbres Ce n'est qu'à la sortie de Cormeilles (phot. 5) que l'on trouve un talus d'où l'on domine un peu la route.

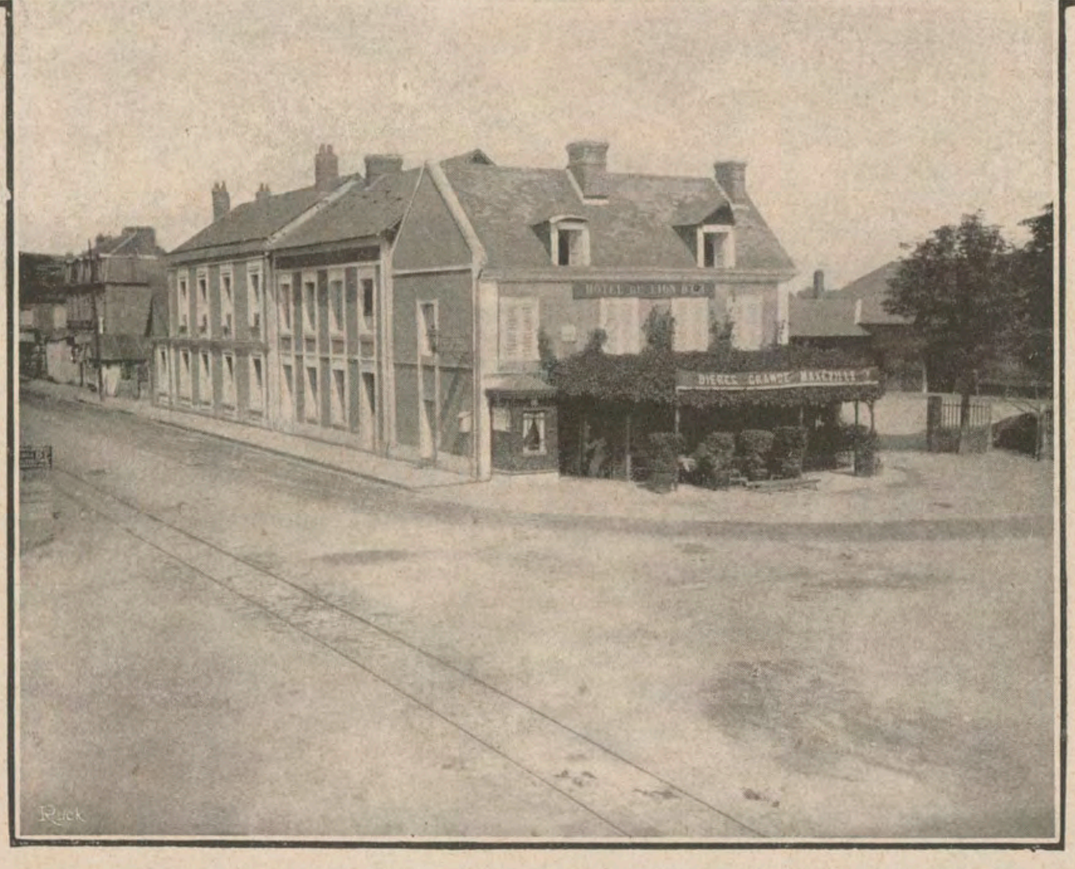
Lieurey, nouvelle traversée de pays avec un virage dans le bourg même (phot. 6). Encore un bel aperçu des fenêtres des maisons ou du toit de l'Eglise. La route continue plate et assez étroite jusqu'aux Quatre-Routes où on rejoint la route nationale de Cherbourg. Ce virage (phot. 7) est le plus difficile du parcours et plusieurs concurrents s'en sont rendu compte aux essais. L'endroit est particulièrement désert et de nombreux spectateurs se donneront rendez-vous à la petite



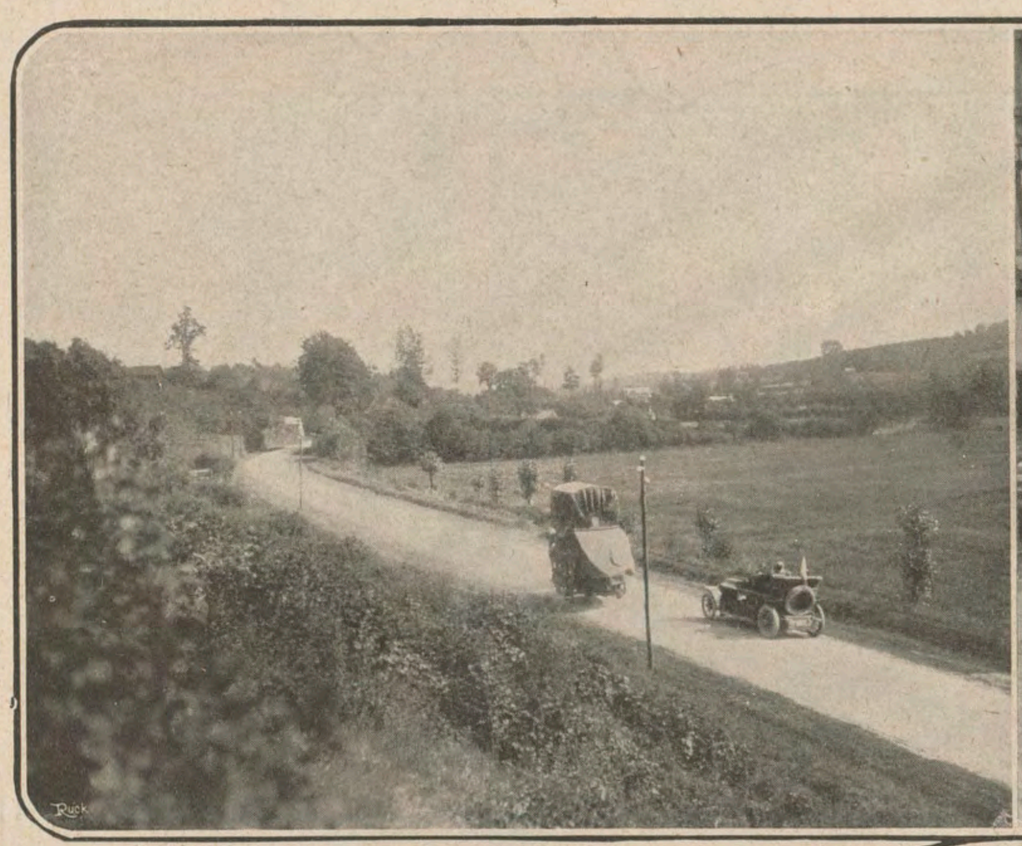
2. — **Le virage à l'entrée de Lisieux.**
On entre à Lisieux par la descente de Saint-Jacques que suit un virage à angle droit, mais on ne traverse pas la ville.



3. — **Ligne droite avant Norolles.**
Un des rares endroits pittoresques du Circuit. C'est la seule partie de la route qui soit un peu accidentée.



4. — **Le virage de Pont-l'Eveque.**
Pont-l'Evêque est seulement effleuré par le circuit qui traverse une vaste place, comme l'était le virage de la place Mathomesnil à Eu.



5. — A la sortie de Cormeilles.

C'est une des rares parties du circuit où la route est dominée par des talus, d'où l'on peut voir au loin les coureurs.

6. — L'entrée de Lieurey.

Lieurey est un bourg assez important, qui est traversé par la route du circuit. Des fenêtres des maisons situées sur la place, on jouira d'un très joli spectacle.

auberge placée à l'intérieur du virage.

Des Quatre-Routes aux tribunes, c'est ensuite une large route presque continuellement en ligne droite sur 20 kilomètres (phot. 8) et avec un seul village traversé, L'Hostellerie.

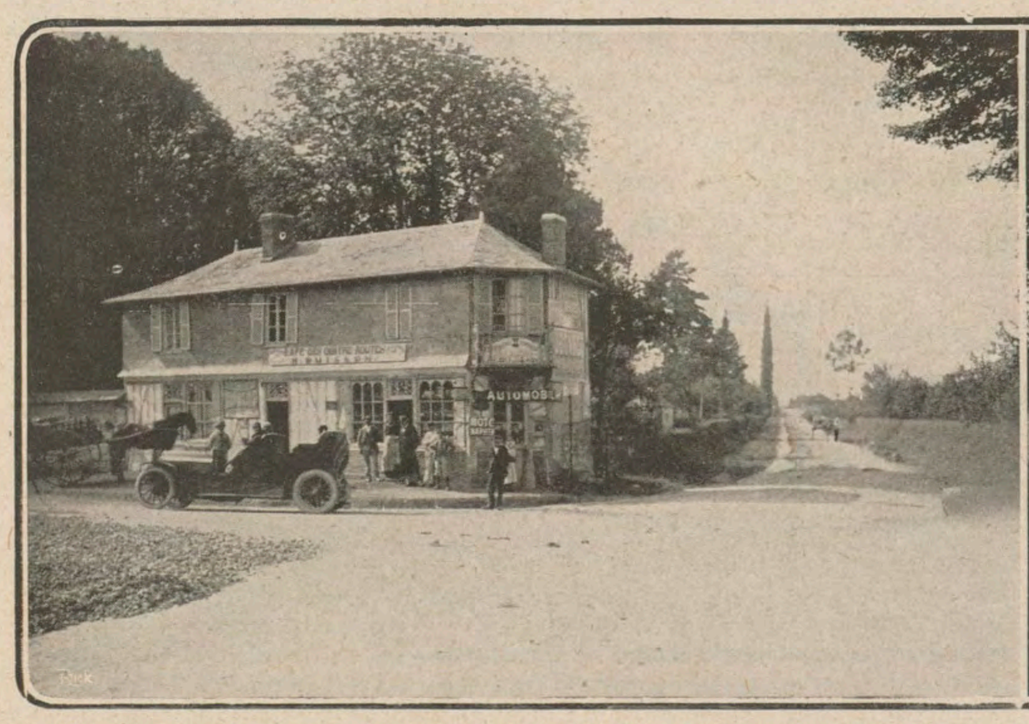
En somme, le Circuit de Lisieux présente moins de points de vue pittoresques que celui de Dieppe, aussi, les spectateurs, qui seront certainement en foule énorme, devront se masser en un nombre de points limités que nous leur indiquons ci-dessus. Pour les amateurs de pittoresque, nous recommandons le premier côté du quadrilatère, et, en particulier, — si son propriétaire consent à en laisser l'accès libre, — le parc du château d'Ouilly-le-Vicomte qui surplombe la route, et domine la verdoyante vallée de la Touques. Ceux qui préfèrent les virages, auront à choisir entre Pont-l'Evêque, la Colonne Vauquelin, Lieurey et les Quatres-Routes. Enfin, ceux que hantent les folles vitesses, pourront se ranger le long des 20 kilomètres de ligne droite de la grande route de Cherbourg. Mais, nulle part ils ne jouiront d'un spectacle plus empoignant que celui qui leur sera offert des tribunes, où ils auront l'impression d'être placés au haut du virage d'un autodrome à lignes droites infinies, la piste de l'avenir.

La Voiture de la *Vie au Grand Air*.

C'est sur cette 40 chevaux Lorraine-Diétrich, *munie de pneumatiques* Michelin *et menée par l'excellent conducteur Gabriel que notre rédacteur en chef a étudié le parcours de la Coupe de la Presse.*

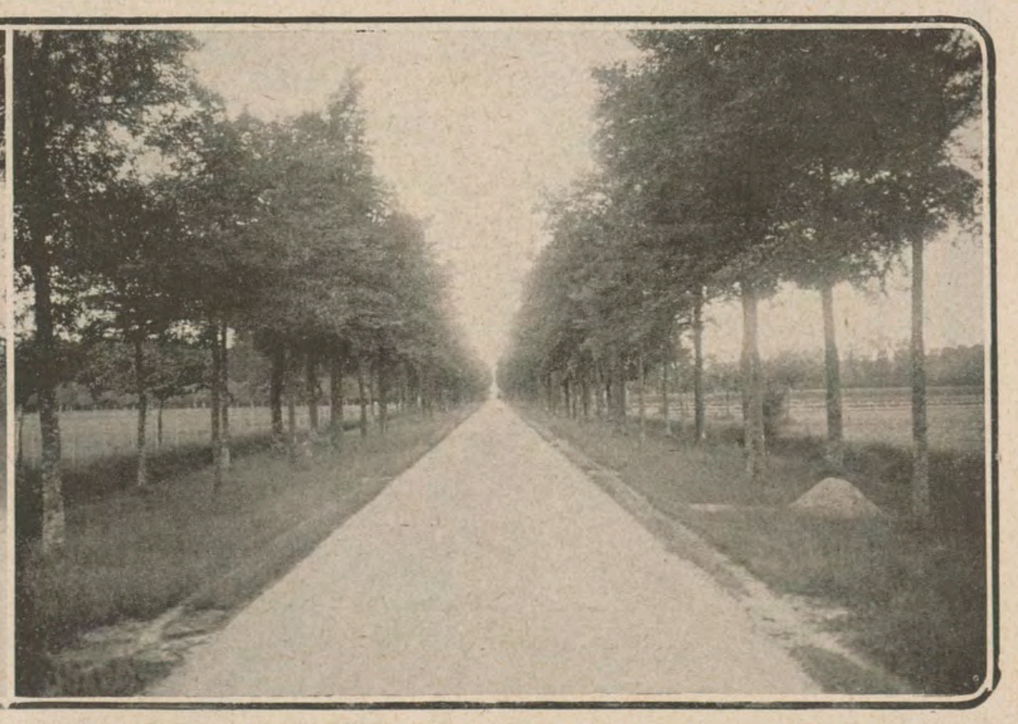
Pour se rendre au Circuit, l'itinéraire est tout indiqué ; tous les chauffeurs connaissent la route de Trouville par Mantes, Bonnières, Pacy-sur-Eure, Evreux, la Rivière-Thibouville. C'est la route classique. Malheureusement, elle est franchement détestable jusqu'à Flins, médiocre de Flins à Mantes et déplorable entre Mantes et Rolleboise. je préfère gagner Mantes par Poissy et Triel ou ce qui est de beaucoup préférable, quoiqu'un peu compliqué, par St-Cyr, Grignon et Maule, pour rejoindre la route des Quarante-Sous à Epone en suivant la jolie ville de la Mauldre. C'est la route que je recommanderai de préférence aux cyclistes ; il n'y trouveront que peu d'automobiles, ils n'en regretteront pas l'absence et pourront aller de leur pédale légère vers le lieu de la grande épreuve.

MARCEL VIOLLETTE.



7. — Les Quatre-Routes.

A l'angle de la route de Trouville et de Cherbourg, un virage à angle aigu qui pourra faire des malheureux.

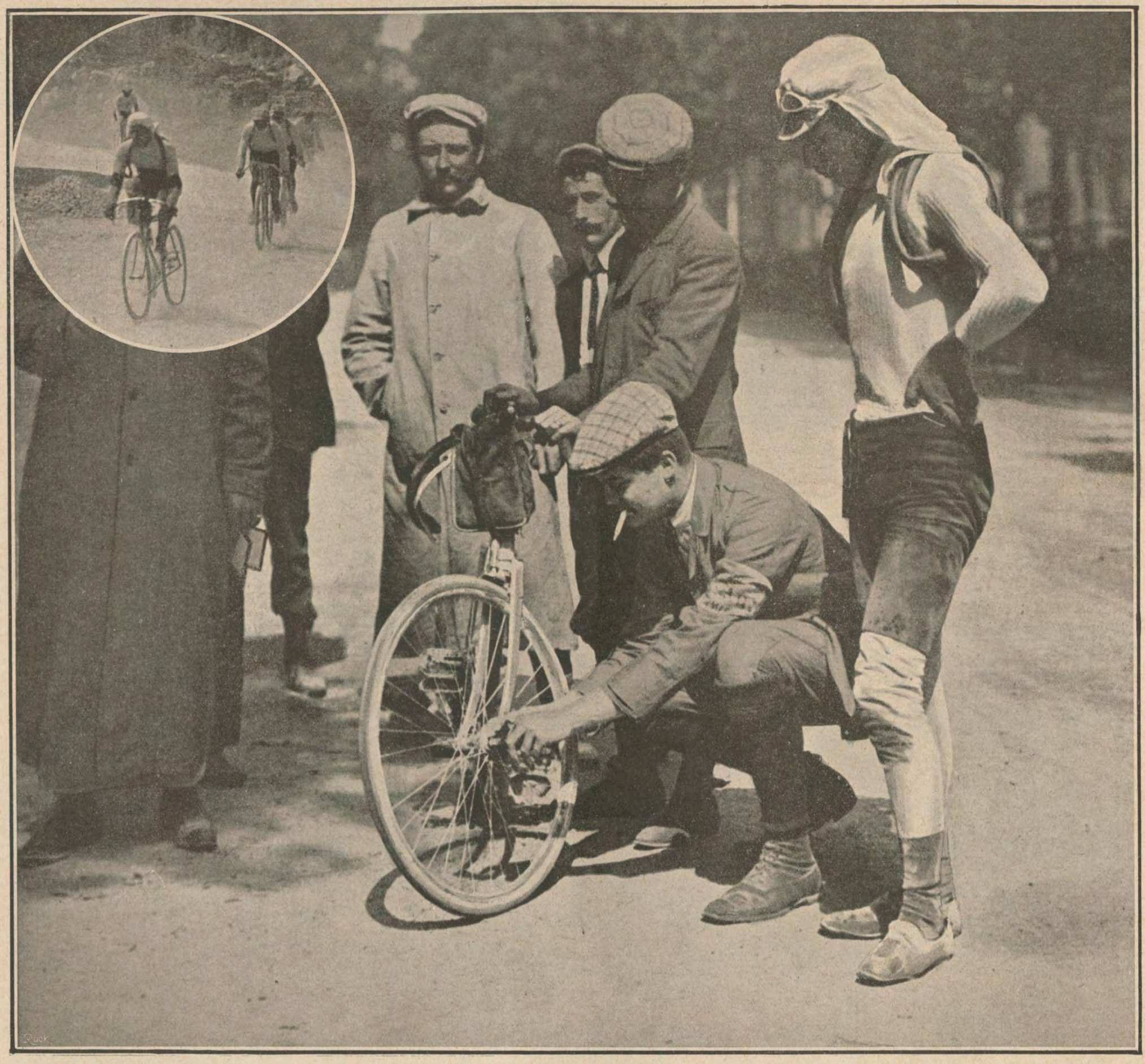


8. — Une ligne droite.

Des Quatre-Routes à Lisieux, la route est en réalité presque toujours en ligne droite et les plus grandes vitesses y seront atteintes.

(Photo de notre envoyé spécial.)

LE TOUR DE FRANCE (1)



Avant Villefranche-de-Lauraguais.

Les trois premiers de l'étape Nîmes-Toulouse (303 kil.) : Passerieu, Georget et Garrigou. E. Georget gagnera en 10 h 2 m.

Petit-Breton, à Bayonne, fait vérifier ses poinçons.

Petit-Breton, sur Peugeot *poinçonnée, a accompli une performance admirable dans l'étape Toulouse-Bayonne ; ayant réussi à se sauver peu après le départ, il triompha avec 23 m. d'avance sur Passerieu. Il a fait les 299 kilomètres du parcours en 10 h. 18 m. (Pneus* Dunlop).

Le Tour de France touche à sa fin. Malgré le forfait de Trousselier, Lignon, Léon Georget, Vanhouwaert et quelques autres, à la suite de la non-disqualification d'Emile Georget, l'intérêt de la course est toujours soutenu. Petit-Breton, arrivé premier à Nantes, est premier du classement général.

NOTES DES ÉDITEURS

Notre excellent confrère, *Le Matin*, a bien voulu nous offrir une place dans la voiture qui est partie hier à la rencontre des concurrents de Pékin-Paris. Hâtons nous de dire que nous avons accepté cette aimable invitation et que l'un de nos rédacteurs rapportera de nombreux clichés, qui feront revivre à nos lecteurs la fin de cette inoubliable épopée.

Après le Grand Prix de l'A. C. F. course réservée aux véhicules de vitesse, nous voilà arrivés à la Coupe de la Presse. Le Critérium, des plus intéressants, est à la fois une épreuve d'endurance et de vitesse. Tous les sportsmen qui s'intéressent à l'automobile suivront la Coupe de la Presse, qui leur fournira de précieuses indications sur la valeur des voitures engagées. Nous avons cru bon de consacrer une bonne partie du numéro de cette semaine à ce critérium de tourisme. Celui du 9 août donnera le compte rendu complet de l'épreuve courue du 2 au 6 août, il paraîtra trois jours après la Coupe de la Presse comme nous l'avons déjà fait lors du Grand Prix de l'A. C. F.

La course sera suivie de bout en bout par notre rédacteur en chef et nos photographes. Nous pourrons ainsi, suivant notre habitude, publier toute une série d'articles vécus et de clichés inédits et pittoresques sur cette colossale épreuve.

Malgré la place que nous consacrerons à la Coupe de la Presse, le Tour de France ne sera pas négligé et notre prochain numéro contiendra de nombreuses pages réservées à cette course, dont l'intérêt ne s'est pas démenti un seul instant, malgré l'abandon de quelques-uns des meilleurs coureurs à la suite de l'incident Emile Georget. Notre photographe Simons continue à suivre le Tour de France et à nous envoyer de très curieux clichés, ainsi que nos lecteurs pourront s'en convaincre vendredi prochain.

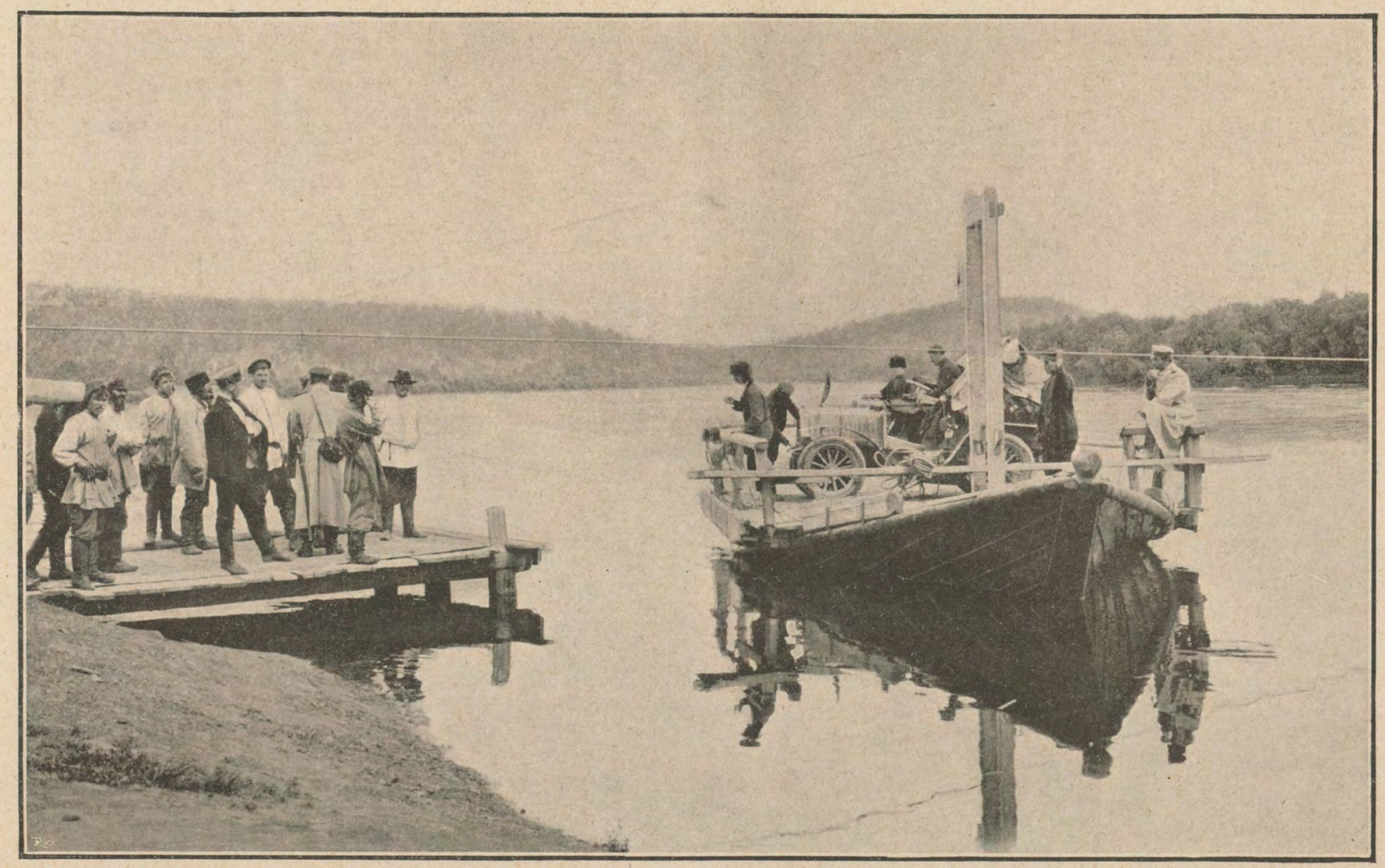
Pierre Lafitte et Cie.

(1) (Voir les Nos 461 et 462.)

LE RAID PÉKIN-PARIS (1)

Sur la route avant Kansk.

Un troupeau de chevaux, effrayés par le passage des autos. Les conducteurs ont mis deux jours et demi pour parcourir les 330 kilom. de Nijni-Oudinsk à Kansk, tant les pluies torrentielles avaient défoncé le chemin.



Le passage du Ciroussa en bac.

Peu de ponts et sans cesse des rivières. Aussi les conducteurs sont-ils obligés de s'embarquer souvent sur des bacs pour pouvoir aller d'une rive à l'autre. Ils n'ont plus besoin de passer à gué, comme ils y furent si souvent contraints.

Les régions désertes de Chine sont abandonnées par les concurrents de Pékin-Paris qui sont parvenus à triompher de tous les dangers. Ils voyagent maintenant en Russie. Le changement de civilisation, l'apparence de routes donne aux téméraires conducteurs l'espoir de pouvoir terminer enfin ce raid fantastique.

(1) Voir le N° 462.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

L'automobile du prince de Pescara qui, sur la route de Naples, a tué les cinq voyageurs qui la montaient par suite d'un virage mal pris.

LES ALLEMANDS SE MÉFIENT

On fait grand bruit, depuis quelque temps autour de ballons dirigeables. Après le *Lebaudy*, c'est *Patrie* que tous les Parisiens ont pu voir évoluer au-dessus de leur tête avec la majestueuse lenteur d'un oiseau des hautes altitudes, obéissant au guidon de son mécanicien comme fait le plus docile des yachts à la barre de son conducteur.

Deux de nos gouvernants, et non des moindres, n'ont pas hésité à confier leurs précieuses existences à l'esquif de l'air. Ils ont pu constater que, malgré un léger accident survenu au moteur, une rupture de tube qui a légèrement échaudé la figure de notre premier, le capitaine Bois avait pu les promener en tranquillité au-dessus de leurs ministères et les faire atterrir au point convenu.

Naturellement, un tel appareil mis au service de l'armée nous assurait une grande avance sur les pays voisins, chez lesquels le dirigeable était encore à l'étude. Des démarches furent faites pour l'achat d'un *Lebaudy*. Elles furent repoussées. On ne tarda pas à dire que des plans avaient été communiqués. Le furent-ils ? Il est probable que non.

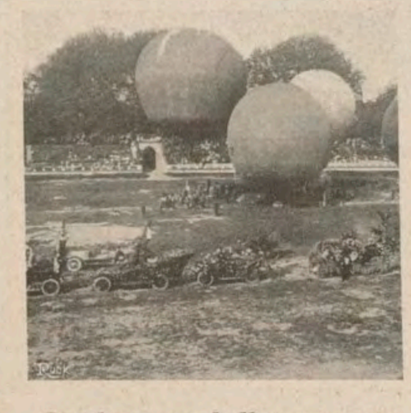
Mais, ce qu'il y a de certain, c'est que *Patrie*, tout comme le *Lebaudy* fut photographié sous toutes les faces, en l'air, sous son hangar, de face, de profil. Toutes les parties en furent prises séparément et on peut dire, qu'à part quelques calculs de résistance et quelques tours de main de fabrication, rien de nos dirigeables militaires qui ne fût connu de tous.

Résultat : depuis huit jours, un ballon militaire allemand évolue au-dessus de Berlin et, quoique nous n'ayons pas beaucoup de détails, il a donné toute satisfaction à ses constructeurs.

Mais, c'est là où le système allemand diffère. Toute photographie du dirigeable est **absolument interdite**, et tout photographe qui serait surpris en train de diriger son appareil vers le ballon flottant dans les airs serait immédiatement appréhendé et ses clichés détruits.

Mais, me direz-vous, les clichés qui ont paru dans des journaux français ? Ils sont de haute fantaisie, voilà tout.

F.-A. Wheel.



La chasse au ballon en automobile à Milan, organisée à l'occasion d'une fête de bienfaisance donnée par la Croix-Rouge italienne.

CYCLISME

Charles Verbist, le coureur anversois, recordman du monde de l'heure avec rouleau à 20 centimètres, au vélodrome de Zurenborg, avec 80 kilom. 675 m.

LE SPORT CYCLISTE EN ALLEMAGNE

Rien n'est plus amusant que de constater comment est compris le sport cycliste en Allemagne. Vous vous souvenez qu'après la mort de Péguy, un syndicat avait été formé entre les coureurs et les entraîneurs, pour protester contre l'emploi des coupe-vent en course. A quelques jours de là, une épreuve se court sans les coupe-vent meurtriers. Tout va bien pendant plusieurs tours : tout à coup un des stayers reste en panne, puis deux, puis trois. Enfin tous au même tour. Et deux minutes après, que voit-on apparaître ? Tous les pacemakers qui revenaient avec leurs gros engins munis de coupe-vent. Oublié Péguy, oubliées toutes les morts causées par ces horribles appareils : de la vitesse, rien que de la vitesse, tant mieux s'ils en réchappent !

Une autre aventure amusante : Mauss avait gagné l'autre semaine le championnat d'Allemagne de demi-fond. Mais il avait été déclassé, les commissaires ayant constaté que sa machine n'était pas conforme aux règlements, à savoir que la distance entre le moyeu de la roue d'avant et l'axe du pédalier n'était pas de 50 centimètres.

Et ce fut Huber, le second, qui passa de ce chef champion d'Allemagne. Mais là où l'histoire devient piquante, c'est que le public ayant protesté violemment, le directeur sut habilement couper la poire en deux. Huber demeura quand même et malgré tout, officiellement, champion d'Allemagne. Et ce fut Mauss qui fit le tour d'honneur avec les bouquets, les couronnes, etc., etc.

C'est ainsi qu'en Allemagne on arrive à contenter tout le monde et son père !

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 21 au 27 juillet.

AUTOMOBILE

Dimanche 21 Juillet.

Paris à la Mer. — Paris-Vernon (8 kil.). Racers : 1. Panhard-Levassor, en 11 m. 20 s. ; Hydroplanes : 1. Ricochet-Nautilus, en 14 m. 53 s. ; Cruisers : 1. La Lorraine, en 15 m. 28 s.

CYCLISME

Dimanche 21 Juillet.

Vélodrome du Parc des Princes. — *Course d'une heure derrière motos :* 1. Darragon, 77 k. 281 m. ; 2. Nat Butler, à 8 tours ; 3. Dussot, à 12 tours.

Lundi 22 Juillet.

Tour de France (8e étape). Nîmes-Toulouse (303 kil.) : E. Georget, en 11 h. 2 m. ; 2. Garrigou ; 3. Passerieu.

Mercredi 24 Juillet.

Tour de France (9e étape), Toulouse-Bayonne (299 kil.) : 1. Petit-Breton, en 10 h. 18 m. ; 2. Passerieu, en 10 h. 43 m. ; 3. Garrigou.

Jeudi 25 Juillet.

Vélodrome Buffalo. — *Match international :* 1. Major Taylor ; 2. Friol ; 3. Ellegaard.

Course de 50 kilomètres avec entraîneurs à motocyclette : 1. Bruni ; 2. Tommy Hall ; 3. Salzmann.

ATHLÉTISME

Dimanche 21 Juillet.

Paris à la nage (amateurs) : 1. Jarvis, en 2 h. 41 m. 5 s. ; 2. Ooms, en 2 h. 44 m. ; 3. Maas.

HIPPISME

Dimanche 21 Juillet.

Maisons. — *Prix du Président de la République* (2.500 mètres) : 1. Quérido, à M. Caillault (Reiff) ; 2. Roi Hérode ; 3. Ouadi Halfa (9 partants).

Prix Gardefeu (2.000 mètres) : 1. All Mine, à M. J. Joubert (M. Barat) ; 2. Brooklynn ; 3. Vincent (18 partants).

Lundi 22 Juillet.

Saint-Ouen. — *Prix Azur* (haies 2.800 m.) : 1. Pimlico, au baron de Rothschild (Parfrement) ; 2. Imbroglio ; 3. Stromboli (6 partants).

Jeudi 25 Juillet.

Maisons. — *Prix de Jardy* (handicap 3.200 mètres) : 1. St-Léonard, au prince Murat (G. Stern) ; 2. Mittro ; 3. Catalpa (3 partants).

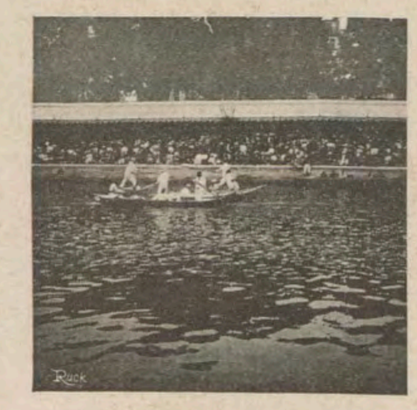
UNE RÉCOMPENSE

Nous apprenons avec plaisir que le Kaiserlicher Automobil Club vient d'accorder sa grande médaille d'or à M. Silly Tischbein, le directeur bien connu de la grande Maison de pneumatiques Continental.

LE STUD-BOOK

Vient de paraître le tome 3 (étalons) de la section vendéenne et charentaise du Stud-Book de demi-sang, publié par ordre de M. le Ministre de l'agriculture.

ATHLÉTISME



Suivant la coutume, des joutes annuelles ont été données dans le bassin de l'Ile-Saint-Louis le 11 Juillet. Elles ont remporté un vif succès.

LE ROLE DU STARTER ET DU JUGE A L'ARRIVEE

Deux incidents fâcheux qui eurent lieu lors des Championnats de France, ont prouvé à tous les gens qui s'intéressent aux courses à pied, que si au point de vue des performances nous avons fait des progrès, il n'en est malheureusement pas de même pour ce qui est de la compétence des officiels. Je veux parler de ce qui s'est passé au départ du 400 mètres haies et à l'arrivée du 100 mètres plat.

Prenons d'abord cette dernière épreuve. A tort ou à raison, le juge classa Rod avant Bagnolet, et maintint avec raison sa décision. Jusqu'ici, rien à dire.

Au départ du 400 mètres haies, 4 concurrents se trouvaient en présence.

Au coup de pistolet, Ragueneau qui avait largement volé, se trouvait déjà à 5 mètres, suivi de Steiner. Choisel, attendit le deuxième coup de feu. N'entendant rien, il s'élança alors à leur poursuite. Quant à Chavez, il ne fit rien, et resta au poteau.

Je ne veux pas suspecter la bonne foi de J. Avé, starter, dont l'action favorisa grandement le champion de son club, mais n'eût-il pas été fortement pris à partie si Ragueneau eut gagné. Il y a pourtant un règlement qui enjoint au starter lorsque l'un des concurrents part avant le coup de pistolet, de le rappeler d'un second coup de feu.

Avé semblait l'ignorer à tel point qu'au départ de 4.000 mètres steeple, il adressa aux concurrents ces paroles lapidaires : « Messieurs, veuillez me dire si vous désirez que je tire un second coup de pistolet, au cas où l'un de vous resterait au départ au premier coup. »

L. de Fleurac.

HIPPISME

Bigorre, 6 ans, à M. Dejeaune, de Bagnères-de-Bigorre, vainqueur d'une course de fond de trois jours (192 kilom.) pour chevaux attelés, à Lourdes.

TOUJOURS LA STARTING !

Je croyais tout bonnement que, comme le Comité consultatif permanent avait examiné et réglé à sa manière la question du départ, tout était fini. Il paraît qu'il n'en était rien : et voici de nouveau le sujet sur le tapis. C'est de l'Angleterre que nous vient ce mouvement : dans une récente séance du Jockey-Club anglais, une longue discussion s'est élevée à propos des départs à la starting : des membres influents ont avoué qu'après avoir été des adversaires de la machine, ils en étaient devenus des partisans résolus. Bref, l'accord a semblé se faire sur ce point que l'adoption de la starting-gate a constitué un progrès. Mais comme, d'autre part, l'accord existait aussi sur ce point que les départs sont généralement mauvais, là où les avis ont commencé à différer, c'est quand il s'est agi de s'entendre sur les modifications à souhaiter. Doit-on faire partir les concurrents de pied ferme ? Doit-on les faire partir en les amenant au pas près de la machine ? La question est en suspens.

On a cherché aussi à incriminer le nouveau mode de monte adopté, d'après les Américains, par tous nos jockeys. Cette manière de se tenir juché sur l'encolure, a-t-on dit, ne permet pas au cavalier de diriger sa monture. Le cheval fait absolument tout ce qu'il lui plaît sans se soucier de l'autorité de celui qui devrait le guider. Aussi, même lorsque les concurrents quittent le départ en ligne, il arrive très souvent que des collisions se produisent, annihilant la chance de ceux qui en sont victimes. Je crois qu'on aurait tort d'accuser ainsi une méthode dont les bons effets ont été reconnus si rapidement qu'elle a été aussitôt adoptée par tous les jockeys. La vérité est plus simple : il y a de bons et de mauvais cavaliers, voilà tout. Or, en Angleterre, paraît-il, les mauvais sont plus nombreux que les bons. C'est une question que je me réserve de traiter à l'aide de documents photographiques. Malheureusement, ce n'est toujours pas cette considération qui nous permettra de regarder la starting comme la machine idéale : il est juste d'ajouter du reste que son grave défaut réside plutôt dans l'application que l'on en a faite.

Boïard.

LES CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE

Les championnats d'Angleterre de courses à pied, disputés à Fallow Field, ont donné lieu à de très belles performances. Nous publions la photographie du saut de la rivière dans le steeple de 2 milles gagné par English, en 11 m. 21 s. 1/5 devant Robertson.

Un passage à Saint-Cloud du Prix des Chasseurs, handicap de 2.400 m. gagné par Coréen, au duc Decazes. Coréen était monté par G. Bartholomew.

LA SESSION DU COMITÉ & LES COURSES

Princess Margaret Bab Azoum Lamaneur Northeast Sauge Pourprée

L'Omnium de deux ans (20.000 fr., 1.100 m.). Un Passage.

Sauge Pourprée, par Perth et Médéola, au Comte Le Marois (O'Connor) a gagné quoique ayant été désavantagée au départ.

La première session pour 1907 du Comité Consultatif permanent des courses & Questions diverses & Digression sur l'avancement de la date des débuts des deux ans & & & & & & & & &

Dans la semaine qui suivait l'anniversaire de la prise de la Bastille, le Comité Consultatif permanent des courses a tenu sa première session de l'année 1907. Ce fut une véritable session de vacances, probablement destinée à procurer à ses membres, au milieu des délices de la campagne, la satisfaction du devoir accompli.

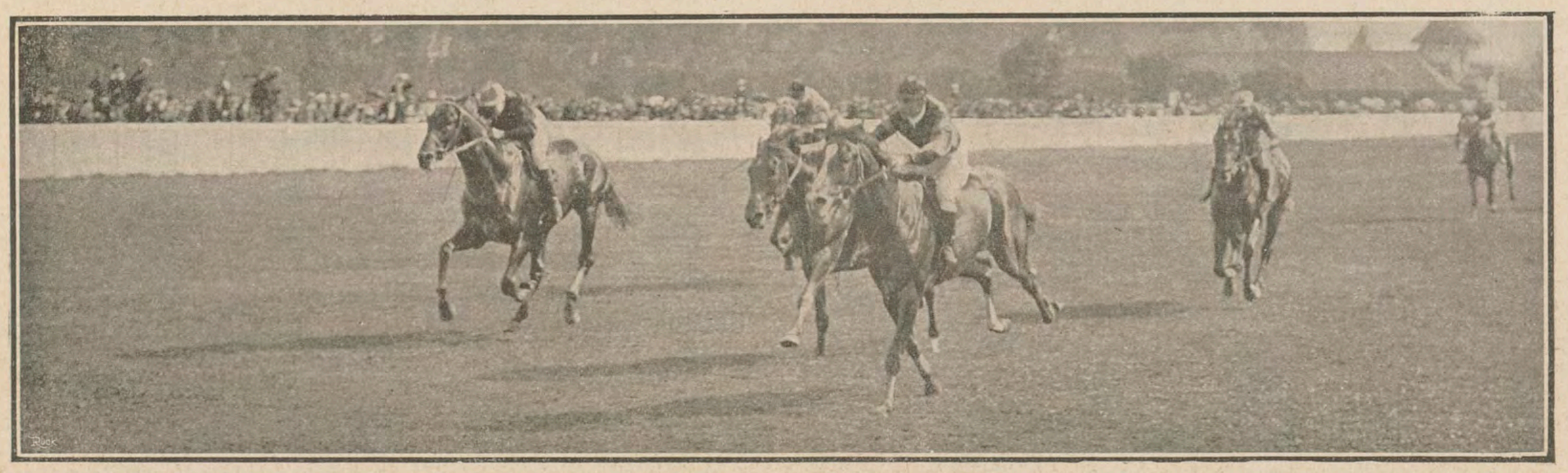
L'ordre du jour était cependant très chargé, mais, en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, deux vœux furent adoptés, l'un à propos de la prime au naisseur dans les courses de chevaux de demi-sang, l'autre à propos de l'augmentation du nombre des journées de courses. Quant aux autres questions visant l'unification des codes des Sociétés, les paris sur les hippodromes, l'obligation de faire courir les chevaux pour la place, l'avancement de la date d'ouverture des courses plates dans la région du midi, la revision des conditions imposées pour la délivrance des licences aux entraîneurs et aux jockeys, et le projet d'une banque au Pari mutuel, elles furent toutes renvoyées à la prochaine session. C'était justice; car aucune n'était suffisamment étudiée; ce défaut semble du reste devoir être inhérent au mode de travail adopté par le Comité.

Une fois l'ordre du jour épuisé, l'un des membres les plus distingués de la réunion a tenu à démontrer que, si le Comité ne faisait pas grand chose dans sa session, c'est parce qu'il se reposait sur ses lauriers. Dans une allocution vibrante, il a fait ressortir le succès magnifique remporté par la mesure adoptée, grâce à l'initiative du Comité, au sujet de l'avancement des débuts des deux ans. Il a terminé en adressant à M. Ruau ses remerciements publics et chaleureux, à l'occasion de cette innovation; mais, par un phénomène curieux, ces éloges, décernés au Ministre de notre Agriculture, retombaient en pluie bienfaisante sur l'orateur lui-même, qui fut le rapporteur très écouté de la mesure en question.

Chacun sait l'enthousiasme général qui vient d'accueillir la nouvelle réglementation des deux ans. Propriétaires, éleveurs, entraîneurs, jockeys, compagnies de chemin de fer, entrepreneurs de vans, guichets du pari mutuel, article de la presse; tous n'ont qu'un cri : comment n'a-t-on pas fait cela plus tôt? Nous sommes là, je crois, en présence d'un engouement assez fréquent dans le monde du turf. Il nous est arrivé souvent de voir un cheval se présenter, lors de ses débuts, pourvu d'excellentes origines et précédé d'une réputation basée, maintes fois, sur son prix d'achat comme yearling; tout le monde l'admire de confiance; c'est le grand favori. S'il gagne, il est sacré le crack de sa génération; ce qui ne l'empêchera peut être pas, au jour du Grand Prix, de courir modestement les handicaps et de tomber finalement dans les prix à réclamer. Nous assistons ici à un phénomène analogue : le produit dont il s'agit s'appelle « avancement du début des deux ans »; il est très bien né puisqu'il est par M. Caillault et par M. Ruau; enfin il a été élevé avec des soins jaloux dans les plaines arides, mais vivifiantes du Comité Consultatif permanent. Aussi, dès sa première sortie, a-t-il soulevé les louanges et les dithyrambes de tous les spectateurs; je trouve du reste qu'ils ont bien fait de se presser, parce que, dans quelque temps, il ne leur restera peut-être qu'à critiquer. Quant à ceux qui veulent se former une opinion saine et rigoureuse, ils se taisent pour le moment; ils attendent de voir ce que feront dans deux et trois ans les petits prodiges actuellement adulés; ils attendent aussi de savoir les services qu'ils pourront rendre au haras. C'est alors seulement qu'on pourra réellement apprécier l'utilité de la réforme adoptée.

En criant au succès parce que certaines épreuves ont réuni 29 ou 30 partants, on déplace tout à fait la question. C'est précisément parce qu'on prévoyait cet empressement des propriétaires à faire débuter leurs pensionnaires que, l'année dernière encore, des restrictions sévères étaient maintenues. Si l'on inaugurait en France des courses de yearlings, il y aurait autant de compétitions. Je crois même que, si l'on créait un prix de 5.000 francs à courir par les chevaux de fiacre, on aboutirait à un succès encore plus étourdissant. La question est de savoir ce que l'on entend par ce mot. Est-ce un succès de réclame? Est-ce un succès de spectacle? Il ne faudrait pas prendre cependant les Sociétés de courses pour des exploiteurs de music-hall, qui doivent être à l'affût des attractions. Leur rôle, plus noble, est de se consacrer strictement à l'amélioration de la race chevaline.

René Riondet.



Ouadi Halfa Claudia Bigoun Biniou Eastman Bon

Le Prix Monarque. A 50 m. de l'arrivée.

Le Prix Monarque (40.000 fr., 2.000 m.) couru dimanche à Maisons-Laffitte a été l'objet d'une victoire pour Biniou (Cormack), à M. Veil-Picard, battant Bigoun de 2 longueurs. Claudia, troisième à une longueur.

LA FÊTE DES ONDINES

Mademoiselle Sadoux.

Vainqueur du Championnat de France féminin de 100 m. en 1 m. 56 s. devant Mlle Michel.

L'Arrivée de la Course Internationale.

L'Equipe anglaise, très applaudie par les nombreux spectateurs, a facilement triomphé de nos représentantes qui se sont pourtant honorablement comportées.

Miss Footman.

Gagnante de la course internationale de 200 m. en 5 m. 39 s. et du Concours de plongeons.

Une fête de natation, réservée aux femmes et aux enfants, a été donnée dimanche à Joinville-le-Pont. Son succès fut d'autant plus grand qu'une équipe de charmantes Anglaises y prenait part.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

DANS nos dernières causeries de la *Vie au Grand Air*, nous avons établi que le revenu de nos grandes valeurs françaises était trop faible pour la plupart des fortunes moyennes en France, que s'il était sage d'avoir une certaine partie de son argent placé en 3 0/0 et et en obligations de chemins de fer, il était nécessaire, pour pouvoir vivre à son aise, d'en placer la plus grande partie en valeurs tout à fait sûres, mais rapportant de 4 1/2 à 5 0 0 ; que les seuls titres joignant l'absolue sécurité à un revenu normal étaient les obligations d'entreprises industrielles ou de transports bien choisies et en bon développement. Enfin, dans notre dernière causerie, nous sommes entrés dans le vif de la question et, après avoir indiqué les journaux impartiaux et compétents dans lesquels on pouvait trouvait des indications dignes de confiance sur les obligations industrielles, nous en avons cité trois qui remplissaient toutes les conditions désirables : l'obligation 5 0 0 Bon Métallique, l'obligation hypothécaire 5 0 0 du Chemin de fer de Saint-Sébastien à Hernani et l'obligation 5 0 0 des Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne.

Cette dernière Société entreprend la construction et la transformation à l'électricité des concessions appartenant à la *Société des Tramways Electriques de la Galice*, de même que l'exploitation et la transformation des lignes de la *Compagnie des Tramways de la Corogne*.

En représentation des dépenses qu'entraîneront ces travaux, la Société des Tramways de la Galice et la Compagnie des Tramways de la Corogne ont consenti une hypothèque de premier rang, conformément à la loi espagnole, sur tout leur actif, sur toutes leurs concessions, sur leurs lignes de tramways en exploitation, sur leurs bâtiments, leur matériel, leurs usines, etc., jusqu'à concurrence d'une somme dc 2.500.000 francs.

C'est sur ces garanties, et pour faire face aux dépenses nécessaires que la Compagnie Générale de tramways et de chemins de fer vicinaux en Espagne a créé 5.000 obligations de 500 francs.

Le gage de ces obligations est constitué par les éléments suivants :

1° La garantie générale de la Compagnie des Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne.

2° La garantie générale de la Société des Tramways Electriques de la Galice.

3° La garantie générale de la Compagnie des Tramways de la Corogne.

4° Une hypothèque en premier rang consentie par ces deux Sociétés sur toutes leurs concessions de tramways et sur toutes leurs lignes déjà en exploitation.

L'intérêt et l'amortissement de ces obligations sont largement garantis par les bénéfices qui proviendront de l'exploitation puisque, d'après les rapports et les calculs des ingénieurs, ces bénéfices ne seront absorbés que jusqu'à concurrence de 69 0 0 par le service (intérêt et amortissement) des obligations émises par la Compagnie des Tramways et des Chemins de fer vicinaux en Espagne.

Le service des intérêts et de l'amortissement des 5.000 obligations émises exigera moins de 147.000 francs par an. Les rapports des ingénieurs qui ont procédé à une enquête approfondie sur le rendement des différents réseaux de la Société des Tramways Electriques de la Galice aboutissent à cette conclusion que l'exploitation à l'électricité des tramways de Vigo, de la Corogne et de la Corogne à El Burgo doit donner, annuellement, un bénéfice net de 218.000 francs.

Il est donc certain qu'en dehors de toutes les garanties que nous venons d'énumérer, le produit des lignes assure largement le service des obligations.

Le prix d'émission est de 475 francs. A ce prix, l'obligation 5 0 0, du nominal de 500 fr., rapportera 5,25 0 0 en deux coupons payés en mars et en septembre. Elle réunit donc toutes les conditions essentielles qne nous demandons au bon et sûr placement : sécurité absolue, revenu avantageux et large marge de hausse entre le prix d'émission et le prix de remboursement.

On peut souscrire aux obligations de la *Compagnie Générale de Tramways et de Chemins de fer vicinaux en Espagne*, à la Banque Générale Française, 9, rue Pillet-Will, et dans ses succursales et agences à Paris : 50, boulevard Haussmann, et 132, rue de Rivoli. A Lille, 13, rue Jean-Roisin, et à Lyon, 1, rue Gentil.

Nous indiquons ces titres aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, comme une des meilleures valeurs de portefeuille qu'ils puissent choisir.

En examinant très rapidement les conditions dans lesquelles ces obligations se présentent, nous avons voulu en même temps donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* une méthode d'examen pour qu'ils puissent contrôler par un travail personnel toute étude analogue.

Pour se faire une conviction, rien en effet ne remplace le travail personnel.

En matière de tramways, les statistiques et les études techniques sont faciles. Une longue expérience a depuis longtemps prouvé qu'à une densité donnée de population dans un pays d'une activité commerciale et industrielle déterminée, correspond un trafic certain.

Le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers* a fait en 1903 une première émission d'obligations pour couvrir les dépenses de construction de ses tramways d'Alicante. Cette affaire a complètement réussie, les faits ont justifié exactement les prévisions des ingénieurs: il n'est pas douteux que la nouvelle affaire de la Société aura le même succès.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Générale Française,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le Gérant :* Félix LUQUIN.